

SENTENZA DEL TRIBUNALE (Quinta Sezione)

11 dicembre 2003 *

Nella causa T-61/99,

Adriatica di Navigazione SpA, con sede in Venezia, rappresentata dagli avv.ti U. Ferraro, M. Siragusa e F.M. Moretti, con domicilio eletto in Lussemburgo,

ricorrente,

contro

Commissione delle Comunità europee, rappresentata dal sig. R. Lyal e dalla sig.ra L. Pignataro, in qualità di agenti, 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 — Traghetto greci) (GU 1999, L 109, pag. 24),

* Lingua processuale: l'italiano.

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 3 luglio 2002,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

Fatti all'origine del ricorso

- 1 La ricorrente, Adriatica di Navigazione SpA, è una compagnia di navigazione a partecipazione pubblica che effettua servizi di trasporto passeggeri-auto al seguito e merci (autocarri) tra la Grecia e l'Italia sulla linea Brindisi-Corfù-Igoumenitsa-Patrasso. Essa è l'unica società italiana ad assicurare tale servizio di traghetto roll-on/roll-off tra la Grecia e l'Italia.

- 2 A seguito del reclamo presentato 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. 18, n. 3, 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 eseguito accertamenti presso gli uffici di sei operatori di traghetti, cinque in Grecia e uno in Italia.

- 3 Con decisione 21 febbraio 1997 la Commissione ha avviato un procedimento formale, inviando una comunicazione di addebiti a nove compagnie, fra cui la ricorrente.

- 4 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»).

- 5 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.

(...).

- 6 La Decisione è stata 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 «Karageorgis»), Ventouris Group Enterprises SA, con sede in Il Pireo (in prosieguo: la «Ventouris Ferries»), e Adriatica di Navigazione SpA, con sede in Venezia (in prosieguo: la «ricorrente»).

Procedimento e conclusioni delle parti

- 7 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.

8 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 taluni quesiti e di produrre alcuni documenti. La Commissione ha ottemperato alle richieste nel termine impartito.

9 Le parti hanno svolto le loro osservazioni orali e hanno risposto ai quesiti orali del Tribunale all'udienza svoltasi il 3 luglio 2002.

10 La ricorrente chiede che il Tribunale voglia:

— annullare la Decisione, interamente o parzialmente, nella parte ad essa relativa;

— in subordine, annullare l'ammenda inflittale o ridurne l'ammontare;

— condannare la Commissione alle spese.

11 La Commissione chiede che il Tribunale voglia:

— respingere il ricorso;

— condannare la ricorrente alle spese.

In diritto

- 12 Nelle sue conclusioni principali, dirette all'annullamento della Decisione, la ricorrente sostiene che la Commissione è incorsa in una serie di errori ritenendo accertato ch'essa avesse violato l'art. 85, n. 1, del Trattato CE (divenuto art. 81, n. 1, CE). Con un primo motivo essa fa valere che la Decisione è viziata da un difetto di motivazione nella definizione del mercato rilevante e da una contraddittorietà tra la motivazione e il dispositivo. Con il suo secondo motivo afferma che la Commissione non ha dimostrato adeguatamente la sua partecipazione all'accordo imputatale nella Decisione. Con la prima parte del secondo motivo invoca un'errata valutazione dei documenti considerati come prove a suo carico e un'errata imputazione dell'infrazione; con la seconda, un errore di qualificazione dell'infrazione commessa. Il terzo motivo verte su una violazione dei principi di equità e di non discriminazione nell'imputazione dell'infrazione alle compagnie in servizio sulla medesima rotta della ricorrente. Il quarto motivo attiene a un'errata applicazione dell'art. 85 del Trattato in mancanza di un pregiudizio sensibile al commercio fra Stati membri.
- 13 A sostegno delle sue conclusioni svolte in subordine, dirette all'annullamento ovvero alla riduzione dell'ammenda, la ricorrente deduce un quinto motivo vertente sulla violazione dell'art. 19 del regolamento n. 4056/86, in quanto la Commissione le avrebbe inflitto un'ammenda sproporzionata e avrebbe valutato in maniera errata tanto la gravità quanto la durata dell'infrazione.

I — *Sulle conclusioni dirette all'annullamento della Decisione*

Sul primo motivo, vertente su una violazione degli artt. 85 del Trattato e 190 del Trattato CE (divenuto art. 253 CE), in quanto la Decisione è viziata da un difetto di motivazione nella definizione del mercato rilevante e da una contraddittorietà tra la motivazione e il dispositivo

Argomenti delle parti

- 14 La ricorrente censura la Commissione per aver adottato la Decisione sulla base di una definizione erronea e incompleta del mercato rilevante omettendo senza motivo di prendere in considerazione le sostanziali differenze sussistenti fra le tratte su cui i servizi vengono esercitati, fra gli esercenti dei servizi su tali tratte e fra i tipi di servizi offerti. Essa fa valere che tale erronea definizione ha inciso in maniera assai negativa sulla sua posizione nel caso in esame, in quanto impresa attiva su una soltanto delle linee considerate dalla Decisione e che ricava il 90 % del suo fatturato dal trasporto passeggeri, un servizio non interessato dalla Decisione. A detta della ricorrente, tali peculiarità avrebbero dovuto essere tenute in considerazione, in modo da limitare la sua eventuale responsabilità alla tratta sulla quale opera.
- 15 Più precisamente, essa fa notare che il trasporto di merci e di autocarri ha caratteristiche diverse dal trasporto di passeggeri con autovetture al seguito in quanto il trasporto di merci tende a privilegiare la frequenza del servizio, anche in bassa stagione. Inoltre, per chi spedisce merci, la prossimità dei porti d'imbarco e di sbarco ai luoghi di consegna delle merci costituirebbe un fattore [di scelta] più importante dei prezzi. Il passeggero, invece, sarebbe più sensibile alla qualità del servizio e/o al suo costo che alla sua frequenza (e alla distanza). Secondo la

ricorrente, la definizione delle tre rotte considerate come costituenti un unico mercato geografico non è sufficientemente precisa. Dette rotte dovrebbero considerarsi mercati geografici parzialmente separati corrispondenti a «bacini di utenza» distinti.

- 16 La ricorrente aggiunge che il modo frettoloso e superficiale con cui la Decisione ha trattato le questioni attinenti al mercato rilevante integra una violazione dell'art. 190 del Trattato. Osserva, in proposito, che sussiste una contraddizione tra la motivazione e il dispositivo della Decisione riguardo alla definizione del mercato rilevante e alla natura dell'infrazione. Segnala che, mentre taluni punti della motivazione presentano i comportamenti addebitati come facenti parte di un'infrazione unica e globale, il dispositivo distingue nettamente sia fra i tipi di servizio oggetto dell'accordo sia fra le linee interessate dai diversi comportamenti contestati. Essa sostiene che questa impostazione ha avuto ripercussioni sulla determinazione dell'ammenda inflittale.
- 17 Più in particolare, la ricorrente critica il fatto che la Commissione l'abbia considerata responsabile di una collusione globale concernente, oltre che il servizio di trasporto merci e veicoli, anche il servizio di trasporto passeggeri, e non soltanto per l'unica linea che essa batte, ma per tutte quelle servite in varia maniera dalle altre società destinatarie della Decisione.
- 18 A tale riguardo la ricorrente sottolinea le conseguenze concrete che un siffatto modo d'imputare le infrazioni comporta. Basterebbe pensare, per tutti, al caso in cui eventuali utenti dei servizi della ricorrente nel periodo di tempo considerato decidano, forti della Decisione che afferma l'esistenza di un accordo per la fissazione dei prezzi del trasporto marittimo a un determinato livello — in ipotesi, superiore a quello che sarebbe stato praticato in assenza del presunto cartello —, di intentare nei confronti della ricorrente una causa per risarcimento danni. Orbene, rebus sic stantibus, la Decisione legittimerebbe l'azione degli utenti del servizio di trasporto passeggeri erogato dalla ricorrente e, dunque, non solo l'azione dei fruitori del trasporto veicoli. Di conseguenza, la ricorrente

sostiene che l'erronea definizione del mercato rilevante, siccome si riverbera sull'attribuzione delle responsabilità, configura un vizio grave che inevitabilmente inficia la validità della Decisione. La ricorrente aggiunge che la Commissione, se avesse riconosciuto che le tre linee di cui trattasi nella Decisione costituivano mercati separati, almeno per quel che riguarda il trasporto di merci e di autocarri, non avrebbe potuto estendere la responsabilità della ricorrente ai servizi assicurati da altre compagnie su altre rotte. Per di più, sarebbe risultata necessariamente ridotta anche la gravità dell'infrazione ad essa eventualmente ascrivibile, con notevoli conseguenze sull'importo dell'ammenda inflittale.

19 La Commissione contesta la fondatezza di tale motivo assumendo che, poiché esistevano prove sufficienti nel senso della sussistenza di un'infrazione sulle tre linee considerate (Ancona/Bari/Brindisi-Patrasso) complessivamente, non era necessario ch'essa desse una diversa definizione del mercato rilevante. Aggiunge, in proposito, che la ricorrente non indica in che modo un eventuale errore nella definizione del mercato rilevante comporterebbe l'invalidità della Decisione.

20 La Commissione ritiene che, dal punto di vista dell'offerta delle compagnie di navigazione in causa, le tre linee di cui trattasi costituiscano un unico mercato di riferimento, ragion per cui non occorre verificare sotto il profilo della domanda l'eventuale sostituibilità dei servizi di trasporto passeggeri e merci. Essa avrebbe effettivamente riconosciuto nella sua Decisione che i porti di Ancona, di Bari e di Brindisi sono interscambiabili per i servizi di traghetto roll-on/roll-off tra la Grecia e l'Italia, dato che essi presentano un certo grado di sostituibilità (v. 'considerando' 5 della Decisione). Inoltre, ai 'considerando' 3, 20, 29, 31, 34, 36, 97 e 144 della Decisione, essa avrebbe indicato che dal punto di vista dell'offerta il mercato rilevante è quello dei servizi di traghetto roll-on/roll-off tra la Grecia e l'Italia. Infine, la Commissione sottolinea che l'accordo tra le compagnie di navigazione verteva su tutti i servizi «roll-on/roll-off» forniti tra la Grecia e l'Italia, a prescindere dalle specifiche linee servite dalle singole compagnie.

- 21 Riguardo alla definizione del mercato rilevante dal punto di vista geografico, la Commissione cita la sentenza del Tribunale 20 aprile 1999, cause riunite da T-305/94 a T-307/94, da T-313/94 a T-316/94, T-318/94, T-325/94, T-328/94, T-329/94 e T-335/94, *Limburgse Vinyl Maatschappij e a./Commissione*, cosiddetta «sentenza PVC II» (Racc. pag. II-931, punto 773), in cui il Tribunale ha affermato che un'impresa può essere considerata responsabile di un'intesa globale anche se ha partecipato direttamente soltanto a uno o più elementi costitutivi di quest'ultima, purché le fosse noto che la collusione cui partecipava s'inscriveva in un piano globale destinato a falsare il gioco normale della concorrenza. Di conseguenza, la Commissione afferma che il fatto che la ricorrente abbia partecipato all'intesa unicamente riguardo alla linea da essa battuta non la esime da responsabilità per l'intera infrazione, dal momento che essa era al corrente di un piano globale delle compagnie di navigazione diretto alla fissazione dei prezzi ('considerando' 117 della Decisione). Il fatto ch'essa abbia partecipato a un unico aspetto dell'intesa, relativo ai soli servizi di trasporto tra Brindisi e Patrasso, avrebbe conseguenze esclusivamente sul suo livello di partecipazione all'accordo e sulla sua responsabilità in ordine al detto aspetto, mentre non rileverebbe ai fini della definizione del mercato rilevante. In proposito essa rinvia ai 'considerando' 111 e 144 della Decisione, in cui è indicato che gli accordi da applicare sulle linee Patrasso-Bari e Patrasso-Brindisi rientravano in un più ampio sistema collusivo di fissazione dei prezzi delle tariffe per i servizi di traghetto roll-on/roll-off tra la Grecia e l'Italia e pertanto non dovevano essere considerati infrazioni distinte, bensì aspetti di un'unica e continua infrazione.
- 22 La Commissione conclude perciò che l'argomento diretto a dimostrare la pretesa contraddittorietà tra la motivazione e il dispositivo della Decisione deve intendersi del tutto inconferente e superato dalla giurisprudenza del Tribunale (sentenza del Tribunale 14 maggio 1998, causa T-308/94, *Cascades/Commissione*, Racc. pag. II-925, punto 156), secondo cui il preambolo di una decisione dev'essere interpretato alla luce della struttura generale di quest'ultima e della comunicazione degli addebiti.
- 23 La Commissione rinvia altresì alla giurisprudenza relativa alla portata dell'obbligo di motivazione delle decisioni prese ai sensi dell'art. 85 del Trattato riguardo alla definizione del mercato rilevante. Essa cita, in particolare, la sentenza del Tribunale 21 febbraio 1995, causa T-29/92, *SPO e a./Commissione*

(Racc. pag. II-289, punto 74), in cui il Tribunale ha statuito che la definizione del mercato di cui trattasi non riveste la stessa importanza nell'applicazione dell'art. 85 o dell'art. 86 del Trattato CE (divenuto art. 82 CE).

- 24 La Commissione ritiene che la detta giurisprudenza si applichi al caso di specie e osserva di essersi limitata a motivare la Decisione, relativamente alla definizione del mercato rilevante, nella misura da essa ritenuta necessaria a consentire al giudice comunitario di controllare la legittimità della Decisione, tenuto conto del fatto che la ricorrente, nel corso del procedimento amministrativo, non aveva sollevato obiezioni sul punto. In proposito, essa ricorda la costante giurisprudenza comunitaria secondo cui la motivazione di una decisione che arreca pregiudizio deve consentire l'esercizio effettivo del controllo della sua legittimità e fornire all'interessato le indicazioni necessarie per accertare se la decisione sia o meno fondata. Il carattere sufficiente di tale motivazione va valutato alla luce delle circostanze della fattispecie, in particolare del contenuto dell'atto di cui trattasi, della natura dei motivi adottati e dell'interesse che i destinatari possono avere a ricevere chiarimenti (sentenza della Corte 29 febbraio 1996, causa C-56/93, Belgio/Commissione, Racc. pag. I-723; sentenze del Tribunale 14 maggio 1998, causa T-334/94, Sarrió/Commissione, Racc. pag. II-1439, punto 341, e 14 maggio 1998, causa T-354/94, Stora Kopparbergs Bergslags/Commissione, Racc. pag. II-2111, punto 56). Così, leggendo la risposta della ricorrente alla comunicazione degli addebiti risulterebbe ch'essa non aveva contestato né la definizione del mercato rilevante data dalla Commissione ai punti 3-6 della comunicazione degli addebiti, né la valutazione dell'effetto dell'accordo sul commercio intracomunitario (punto 55 della comunicazione degli addebiti).

Giudizio del Tribunale

- 25 Nell'ambito di questo primo motivo la ricorrente rimprovera alla Commissione di aver adottato una definizione errata e incompleta del mercato di cui trattasi. La sua censura si articola in due momenti. Da un lato, criticando la definizione del mercato rilevante dalla Commissione, la ricorrente lamenta un'errata applica-

zione dell'art. 85, n. 1, del Trattato ai fatti di specie; dall'altro, sostiene che la Commissione è incorsa in una violazione dell'art. 190 del Trattato a causa di una contraddittorietà tra la motivazione e il dispositivo della Decisione.

A — Sull'argomento relativo a un'errata applicazione dell'art. 85, n. 1, del Trattato in mancanza di un'adeguata definizione del mercato rilevante

26 La ricorrente rimprovera alla Commissione di aver adottato la Decisione senza prima esaminare il mercato rilevante nel caso di specie. A suo parere, la Commissione, se avesse condotto un tale esame, avrebbe potuto valutare correttamente le differenze sussistenti tra i tipi di servizio offerti dalle imprese attive sulle varie linee marittime di collegamento tra la Grecia e l'Italia (in prosieguo: le «linee Grecia-Italia»). Questa prima parte del motivo solleva dunque il problema di stabilire l'importanza della definizione del mercato rilevante allorché la Commissione applica l'art. 85, n. 1, del Trattato per sanzionare una collusione tra imprese come quella della fattispecie.

27 Dalla giurisprudenza del Tribunale risulta che la definizione del mercato rilevante non riveste la stessa importanza nell'applicazione dell'art. 85 o dell'art. 86 del Trattato. Ai fini dell'applicazione dell'art. 86 la definizione adeguata del mercato rilevante è una condizione necessaria e preliminare a qualsiasi giudizio su un comportamento che si pretende anticoncorrenziale (sentenza del Tribunale 10 marzo 1992, cause riunite T-68/89, T-77/89 e T-78/89, SIV e a./Commissione, Racc. pag. II-1403, punto 159) in quanto, prima di dimostrare la presenza di un abuso di posizione dominante, è necessario provare l'esistenza di una posizione dominante in un determinato mercato, il che presuppone la previa definizione di tale mercato. Per l'applicazione dell'art. 85, si deve definire il mercato di cui trattasi per determinare se l'accordo, la decisione di associazione di imprese o la pratica concordata di cui è causa possano incidere sugli scambi tra Stati membri ed abbiano per oggetto o per effetto quello di impedire, restringere o falsare il gioco della concorrenza all'interno del mercato comune. È per questo che, nell'ambito dell'applicazione dell'art. 85, n. 1, del Trattato, le censure mosse alla definizione del mercato utilizzata dalla Commissione non possono avere una

dimensione autonoma rispetto a quelle relative all'incidenza sugli scambi tra Stati membri e agli effetti negativi sulla concorrenza (sentenze del Tribunale SPO e a./Commissione, cit., punto 75, e 14 maggio 1998, causa T-348/94, Enso Española/Commissione, Racc. pag. II-1875, punto 232). È stato altresì statuito che la contestazione della definizione del mercato rilevante è ininfluente ove la Commissione abbia concluso a buon diritto, in base ai documenti menzionati nella decisione impugnata, che l'accordo in questione falsava la concorrenza e poteva incidere in maniera sensibile sugli scambi fra Stati membri (sentenza del Tribunale 15 marzo 2000, cause riunite T-25/95, 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, punto 1094).

28 Ai 'considerando' 142 e 143 della Decisione la Commissione ha illustrato le ragioni per le quali, nella fattispecie, l'accordo in questione falsava la concorrenza e poteva incidere in maniera sensibile sugli scambi fra Stati membri. La Decisione indica al 'considerando' 142 che l'incidenza del detto accordo sulla concorrenza è dimostrata in quanto il suo oggetto era l'imposizione di prezzi comuni che limitavano la capacità delle parti di agire in maniera indipendente sul mercato. Riguardo all'effetto di tale accordo sul commercio fra Stati membri, al 'considerando' 143 della Decisione la Commissione espone che nella fattispecie l'accordo riguardava i servizi di traghetto roll-on/roll-off tra la Grecia e l'Italia, collegamenti marittimi che avrebbero assunto un'importanza ancora maggiore nel 1992, quando, con l'inizio della guerra nella ex Jugoslavia, furono chiusi di fatto gli itinerari terrestri d'importazione ed esportazione tra la Grecia e gli altri Stati dell'Unione europea. Essa precisa che nel 1993 sono stati trasportati tra la Grecia e l'Italia 1 316 003 passeggeri e 213 839 autoveicoli, di cui rispettivamente il 49 % e il 38 % sulla linea Patrasso-Ancona, il 35 % e il 38 % sulla linea Patrasso-Brindisi e il 10 % e il 19 % su quella Patrasso-Bari. Aggiunge che «[q]ualsiasi accordo che interessi la domanda di servizi tra i due Stati membri (come ad esempio un accordo che fissi i livelli dei prezzi tra i maggiori fornitori del servizio) è in grado di deviare la domanda sia all'interno del gruppo di imprese coinvolte nell'accordo, sia all'esterno del gruppo, alterando in tal modo la struttura del commercio tra Stati membri per quanto riguarda detto servizio».

- 29 Tali affermazioni non sono state contestate, sicché la Commissione ha concluso a buon diritto, in base ai documenti menzionati nella Decisione, che l'accordo in questione falsava la concorrenza e poteva incidere in maniera sensibile sugli scambi fra Stati membri. Pertanto, alla luce della giurisprudenza succitata, la contestazione della definizione del mercato rilevante è inconferente nella fattispecie, in quanto non arriva a dimostrare che le condizioni di applicazione dell'art. 85, n. 1, del Trattato non sono soddisfatte.
- 30 Nondimeno, come dimostra la ricorrente nel caso di specie, censure dirette contro la definizione del mercato rilevante data dalla Commissione possono concernere altri profili peculiari all'applicazione dell'art. 85, n. 1, del Trattato, come la portata dell'intesa in questione, il suo carattere unico o globale nonché l'apporto individuale di ciascuna delle imprese partecipanti. Certo, tali elementi non costituiscono «condizioni d'applicazione» dell'art. 85, n. 1, del Trattato testualmente previste da tale disposizione, quali [invece] l'esistenza di un «accordo» tra imprese, «il pregiudizio al commercio fra Stati membri» e «l'alterazione della concorrenza». Si tratta, invero, di elementi strettamente connessi al principio della responsabilità personale per il compimento d'infrazioni collettive, riconosciuto *expressis verbis* dalla Corte nella sua sentenza 8 luglio 1999, causa C-49/92 P, Commissione/Anic Partecipazioni (Racc. pag. I-4125, punto 78), nonché a principi generali del diritto come i principi di certezza del diritto e di proporzionalità.
- 31 Orbene, come ha sottolineato la ricorrente, i rischi inerenti al fatto che la Commissione imputi la partecipazione di un'impresa a infrazioni complesse senza definire precisamente il mercato rilevante non sono trascurabili. Una tale mancanza di precisione potrebbe implicare, infatti, conseguenze importanti sulle relazioni tra terzi e imprese destinatarie di una decisione che sanziona un'intesa, perché, forti del fatto che la Decisione considera accertata l'esistenza di un'intesa generale sui prezzi, i clienti delle imprese sanzionate potrebbero tentare di farsi risarcire i danni derivanti dall'aver dovuto pagare i servizi di trasporto nel periodo in questione a prezzi superiori a quelli concorrenziali.

32 È dunque auspicabile che la Commissione, allorché adotta una decisione che constata la partecipazione di un'impresa a un'infrazione complessa, collettiva e ininterrotta, come lo sono spesso i cartelli, oltre a verificare l'osservanza delle condizioni specifiche d'applicazione dell'art. 85, n. 1, del Trattato, consideri che, perché una decisione del genere possa implicare la responsabilità personale di ciascuno dei suoi destinatari, deve essere accertata la loro partecipazione ai comportamenti collettivi sanzionati, i quali devono essere correttamente definiti. Una tale decisione può avere ripercussioni importanti sulle relazioni delle imprese interessate non solo con l'amministrazione, ma anche con i terzi, sicché occorre che la Commissione esamini il o i mercati rilevanti e li identifichi in maniera sufficientemente precisa nella motivazione della decisione che sanziona un'infrazione all'art. 85, n. 1, del Trattato, al fine di fissare le condizioni di funzionamento del mercato su cui la concorrenza si trova falsata, rispondendo così allo stesso tempo alla fondamentale esigenza di certezza del diritto.

33 Si deve rilevare al riguardo che, nella sentenza SIV e a./Commissione, cit. (punto 159), il Tribunale ha respinto l'argomento della Commissione secondo cui, essendo le prove scritte dell'intesa in questione chiare ed esplicite, era del tutto superflua qualunque indagine sulla struttura del mercato. Il Tribunale ha considerato che, al contrario, «la definizione adeguata del mercato di cui trattasi è una condizione necessaria preliminare a qualsiasi giudizio su un comportamento che si pretende anticoncorrenziale». L'importanza di un esame siffatto era già stata rilevata dall'avvocato generale Darmon nelle conclusioni presentate nella causa 45/85, Verband der Sachversicherer/Commissione, decisa con sentenza della Corte 27 gennaio 1987 (Racc. pag. 405, paragrafo 10), il quale aveva espresso le seguenti considerazioni:

«La verifica dell'adempimento [delle tre condizioni del divieto di cui all'art. 85, n. 1, del Trattato in un caso specifico] va fatta "con riguardo alle circostanze reali" dell'accordo, della decisione o della pratica concordata (5/69, Völk, Racc. 1969, pag. 295, punto 6). L'analisi del mercato rilevante per l'applicazione nella fattispecie dell'art. 85, n. 1, del Trattato appare un presupposto necessario, in considerazione delle sue caratteristiche».

34 Infine, la Commissione medesima rimarca l'importanza di un tale esame nella sua *Comunicazione sulla definizione del mercato rilevante ai fini dell'applicazione del diritto comunitario in materia di concorrenza* (GU 1997, C 372, pag. 5), ai cui termini:

«Scopo della presente comunicazione è fornire indicazioni sul modo in cui la Commissione applica il concetto di mercato rilevante — del prodotto e geografico — in sede di applicazione del diritto comunitario in materia di concorrenza (...). La definizione del mercato costituisce uno strumento per individuare e definire l'ambito nel quale le imprese sono in concorrenza tra loro. Essa permette di stabilire il contesto entro il quale la Commissione mette in atto la politica di concorrenza. Scopo principale della definizione del mercato è di individuare in modo sistematico le pressioni concorrenziali alle quali sono sottoposte le imprese interessate. Il mercato va definito sia sotto il profilo del prodotto che sotto il profilo geografico per individuare i concorrenti effettivi delle imprese interessate che sono in grado di condizionare il comportamento di queste ultime e di impedire loro di operare in modo indipendente da effettive pressioni concorrenziali. È da questa prospettiva che la definizione del mercato consente, tra l'altro, di calcolare quote di mercato che forniscano informazioni significative sul potere di mercato, e quindi utili ai fini di stabilire se esista o si prospetti una posizione dominante ovvero ai fini dell'applicazione dell'articolo 85».

35 La ricorrente sostiene che l'erronea definizione del mercato rilevante, siccome si riverbera sull'attribuzione delle responsabilità, configura un vizio grave che necessariamente inficia la validità della Decisione.

36 Certo, come osserva la ricorrente, un errore nell'attribuzione delle responsabilità può trovare la sua origine in una definizione insufficiente e confusa del mercato rilevante, vale a dire in un esame inadeguato del problema. Il rischio principale inerente a una definizione insufficiente del mercato rilevante sarebbe che la

Commissione commetta errori sia nella comprensione dell'esatta natura e portata dell'infrazione o dell'intesa in questione, sia — di riflesso — nell'attribuzione delle responsabilità individuali delle imprese interessate. Il Tribunale ritiene, tuttavia, che l'incidenza di tali errori sulla legittimità di una decisione e sul suo eventuale annullamento vada accertata caso per caso.

- 37 Nella fattispecie, la ricorrente sostiene che la contraddizione tra la motivazione e il dispositivo della Decisione ha indotto la Commissione in un errore di attribuzione di responsabilità per quanto la riguarda: essa sarebbe stata ritenuta responsabile di una collusione globale concernente, oltre che il servizio di trasporto merci e veicoli, anche il servizio di trasporto passeggeri, e non soltanto per la linea che essa batte, ma per tutte quelle servite in varia maniera dalle altre compagnie destinatarie della Decisione.
- 38 In realtà, la Decisione non imputa alla ricorrente la responsabilità di un'intesa globale sulle tre linee Grecia-Italia.
- 39 Occorre notare, infatti, che ai termini della Decisione la Commissione ha sanzionato nel caso di specie due infrazioni: all'art. 1, n. 1, un accordo sui prezzi dei vari servizi di traghetto (autocarri, passeggeri, autovetture ecc.) erogati dagli operatori di traghetti roll-on/roll-off tra Patrasso ed Ancona; all'art. 1, n. 2, un accordo sui prezzi del trasporto autocarri da applicare sulle linee Patrasso-Bari e Patrasso-Brindisi.
- 40 Per quanto attiene alla prima infrazione, che sarebbe durata dal luglio 1987 al luglio 1994, vi avrebbero partecipato solo imprese operanti sulla linea Patrasso-Ancona. Trattasi delle società Minoan, Anek, Karageorgis, Marlines e Strintzis. Per contro, riguardo alla seconda infrazione, quella relativa alle linee Patrasso-

Bari e Patrasso-Brindisi e durata dal dicembre 1989 al luglio 1994, vi avrebbero partecipato tre delle imprese in servizio sulle dette linee (Adriatica, Ventouris Ferries e Strintzis), ma anche tre imprese che non le servivano (Minoan, Anek e Karageorgis). Va osservato in proposito che la Commissione non ha ritenuto, invece, che le imprese operanti sulle linee meridionali (da Patrasso a Bari e a Brindisi) avessero aderito ad un'intesa con le imprese battenti le linee settentrionali (da Patrasso ad Ancona) sui prezzi applicabili su queste ultime linee da esse non servite.

- 41 Secondo la Commissione, 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 tale motivazione si riferisce sempre a un unico accordo per le tre linee (Ancona-Bari-Brindisi/Patrasso) che sono ritenute formare un unico mercato. Essa cita in particolare il 'considerando' 144, in fine, della Decisione, in cui 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, Anek 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».

- 42 È pacifico che il dispositivo e il 'considerando' 144 della Decisione non riflettono la stessa idea, dato che nel dispositivo non si legge di un'infrazione unica.

- 43 Orbene, occorre ricordare che è con il dispositivo delle decisioni che la Commissione indica la natura e la portata delle infrazioni che sanziona. Si osservi 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 nell'ipotesi di un'oscurità dei suoi termini occorre interpretare il dispositivo alla luce della motivazione della Decisione. Come la Corte ha dichiarato, qualora il dispositivo di una decisione con la 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).
- 44 Nel caso di specie, il tenore del dispositivo della Decisione non presenta ambiguità, anzi è chiaro e preciso. Da esso risulta apertamente 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 considerate dalla Decisione (ad eccezione della Marlines) sui prezzi di uno dei servizi di trasporto forniti sulle linee meridionali (Patrasso-Bari e Patrasso-Brindisi), il trasporto autocarri. Inoltre, il dispositivo della Decisione non solo non fa menzione di un'infrazione unica, ma è anzi particolarmente preciso nel descrivere le infrazioni sanzionate. Infatti, da un lato, l'art. 1 della Decisione è suddiviso in due paragrafi che riguardano imprese distinte e, dall'altro, relativamente al 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 nell'aver esse concordato le tariffe autocarri — e, dunque, non quelle per i passeggeri —, e ciò soltanto sulle linee Patrasso-Bari e Patrasso-Brindisi. Ne consegue che i due paragrafi dell'art. 1 della Decisione attengono ad infrazioni che sono distinte per due ragioni: perché sono relative ad imprese diverse e perché hanno portata o intensità diverse.
- 45 Poiché il dispositivo della Decisione non è ambiguo, va osservato, nell'esame dei motivi dedotti nella fattispecie, che la Commissione ha dimostrato e sanzionato non un'infrazione unica relativa a tutte le linee, bensì due infrazioni distinte, concernenti l'una la linea settentrionale (art. 1, n. 1) e l'altra le linee meridionali

(art. 1, n. 2). Quanto alla ricorrente, la Decisione chiaramente le imputa soltanto le responsabilità per l'infrazione di cui al suo art. 1, n. 2.

- 46 Tutto ciò considerato, occorre respingere questa prima parte del primo motivo. L'eventuale incidenza della contraddittorietà tra la motivazione e il dispositivo della Decisione sul modo in cui la Commissione ha valutato la responsabilità della ricorrente dev'essere semmai analizzata nell'ambito dell'esame dei motivi con cui la ricorrente contesta la prova e la qualificazione giuridica dell'intesa di cui all'art. 1, n. 2, della Decisione. L'incidenza di tale contraddittorietà sul modo in cui la ricorrente è stata sanzionata pecuniariamente sarà valutata al momento dell'esame del quinto motivo concernente l'ammenda.

B — Sull'argomento relativo a una violazione dell'obbligo di motivazione nella definizione del mercato rilevante

- 47 Per giurisprudenza costante, la motivazione di una decisione che arreca pregiudizio deve consentire l'esercizio effettivo del controllo della sua legittimità e fornire all'interessato le indicazioni necessarie per accertare se la decisione sia o meno fondata. Il carattere sufficiente di tale motivazione va valutato alla luce delle circostanze della fattispecie, in particolare del contenuto dell'atto di cui trattasi, della natura dei motivi addotti e dell'interesse che i destinatari possono avere a ricevere chiarimenti (v., in particolare, sentenze del Tribunale 28 aprile 1994, causa T-38/92, AWS Benelux/Commissione, Racc. pag. II-211, punto 26, e 14 maggio 1998, causa T-310/94, Gruber + Weber/Commissione, Racc. pag. II-1043, punto 209).

- 48 Nella fattispecie, i 'considerando' 3, 5 e 144 della Decisione si riferiscono al modo in cui la Commissione intendeva definire i mercati rilevanti. Al 'considerando' 3 è detto che «[i]l mercato di riferimento è quello della prestazione

di servizi di traghetto roll-on/roll-off tra la Grecia e l'Italia». Al 'considerando' 5 la Commissione precisa che, ai fini del presente procedimento, essa «non ritiene necessario esaminare in modo approfondito il grado di sostituibilità tra una linea e l'altra, dato che le pratiche in questione si riferiscono a tutte e tre le linee principali, almeno per una parte del periodo in causa». Al 'considerando' 144 la Decisione segnala che i rispettivi accordi delle tre linee «rientravano in un più ampio sistema collusivo di fissazione delle tariffe per i servizi di traghetto tra l'Italia e la Grecia», circostanza che aveva indotto la Commissione a considerarli un'«unica e continua infrazione». Dalla lettura d'insieme di tali 'considerando' risulta che la ricorrente poteva credere che per la Commissione tutte le linee Grecia-Italia appartenessero al medesimo mercato.

49 Orbene, è pacifico che la Decisione nel suo complesso ha permesso alla ricorrente d'individuare e d'invocare giustamente una mancanza di coerenza tra i detti punti della motivazione e il dispositivo. È stato statuito che il tenore del dispositivo della Decisione era chiaro e preciso, il che ha permesso alla ricorrente di cogliere la portata esatta della Decisione, la quale sanziona due intese distinte, e, dunque, di provare a dimostrare che la Commissione l'avesse penalizzata calcolando le ammende sul presupposto che si trattasse nella fattispecie di un'infrazione unica.

50 Ne consegue che la ricorrente ha potuto contestare la legittimità della Decisione e che il Tribunale ha potuto esercitare in maniera effettiva il suo controllo di legittimità.

51 Infine, gli elementi probatori che la Commissione ha considerato per dimostrare l'adesione della ricorrente all'intesa sanzionata per la parte che la concerne, vale a dire per l'intesa sui prezzi applicabili agli autocarri sulla linea Patrasso-Brindisi, sono chiaramente identificati e analizzati ai 'considerando' 122-126. Inoltre, gli argomenti della ricorrente sono puntualizzati ed esaminati ai 'considerando' 56, 57, 75, 80, 87, 92 e 96 della Decisione.

- 52 Alla luce di ciò, la ricorrente non può affermare che l'insufficiente motivazione della Decisione le ha impedito di contestare la stessa dinanzi al Tribunale con piena cognizione di causa.
- 53 Pertanto, occorre respingere questa seconda parte del primo motivo. Il primo motivo dev'essere dunque interamente respinto.

Sul secondo motivo, vertente sulla non provata partecipazione della ricorrente all'accordo sui prezzi per il trasporto di autocarri sulla linea Brindisi-Patrasso

Sulla prima parte, relativa a un'errata valutazione dei documenti considerati come prove a carico e a un'errata imputazione dell'infrazione

— Argomenti delle parti

- 54 La ricorrente ammette che il suo rappresentante in Grecia ha partecipato a due riunioni di compagnie in servizio sulle linee Grecia-Italia che hanno avuto luogo il 25 ottobre 1990 e il 24 novembre 1993. Essa sostiene, tuttavia, la propria estraneità alla collusione addebitatale perché né nel corso delle dette riunioni né in alcun'altra occasione ha aderito ad accordi sulle tariffe con le imprese concorrenti. Afferma di aver sempre mantenuto la propria autonomia commerciale, che risulterebbe altresì dalla differenza delle condizioni ch'essa applicava alla prestazione del servizio in questione rispetto alle condizioni praticate dalle sue concorrenti greche le quali perseguivano una politica «dissennata» di sconti, di riduzioni e di dilazioni di pagamento che ha loro consentito di conquistare una vasta clientela.

- 55 La ricorrente contesta il valore probatorio dei documenti utilizzati nei suoi confronti nella Decisione (v. 'considerando' 117), e cioè i fax della Strintzis 8 dicembre 1989, 5 settembre 1990 e 30 ottobre 1990, la lettera della Minoan 2 novembre 1990, il fax inviato all'Anek il 22 ottobre 1991, il documento della Minoan 25 febbraio 1992, il telex della Minoan 7 gennaio 1993 e quello dell'European Trust Agency (in prosieguo: l'«ETA») 24 novembre 1993.
- 56 La ricorrente fa valere che dall'indagine istruita dalla Commissione risulta che, fin dal 1987, sussisteva un accordo tra la Minoan, l'Anek, la Strintzis, la Karageorgis e la Marlines sulle tariffe passeggeri e autocarri sulla linea Patrasso-Ancona e che, tra il 1989 e il 1990, queste stesse società avrebbero cominciato ad interessarsi pure alle linee Patrasso-Bari e Patrasso-Brindisi, «al fine di poter avere una base di calcolo certa e sicura per la differenziazione di prezzo per ogni categoria in rapporto alle distanze in miglia».
- 57 La ricorrente osserva che la prima prova raccolta dalla Commissione dell'intenzione delle compagnie in servizio sulla linea Patrasso-Ancona di prendere contatti con gli operatori delle linee Bari-Patrasso e Brindisi-Patrasso, cioè il fax 8 dicembre 1989 inviato dalla Strintzis all'Anek, alla Minoan, alla Karageorgis e alla compagnia HML, non fa nessun riferimento, nemmeno indiretto, ad essa.
- 58 La ricorrente evoca poi la riunione dei vari operatori del 25 ottobre 1990. Fa presente che aveva deliberato di aumentare i suoi prezzi e di modificare alcune condizioni di transazione con decorrenza novembre 1990 ben prima che tale riunione avesse luogo. A suo avviso, poiché gli aumenti tariffari erano già stati decisi, come riconosce la stessa Commissione al 'considerando' 18 della Decisione, è errato asserire che le parti si siano accordate su di essi nel corso della detta riunione.

59 La ricorrente fa valere che la partecipazione del suo rappresentante in loco alla riunione non può interpretarsi come la prova ch'essa abbia concluso un accordo sui prezzi con le proprie concorrenti o che vi abbia aderito. Sottolinea che il suo rappresentante non aveva alcun potere decisionale e non poteva vincolarla. Afferma poi che la nozione di accordo, pur se non prevede alcun crisma di formalità per la sua configurazione, postula nondimeno la presenza di elementi che, nella fattispecie, fanno difetto, come un concorso di volontà dei partecipanti sul medesimo oggetto illecito, costituito nel caso di specie, secondo la Commissione, dalla determinazione di livelli tariffari comuni. Di conseguenza, la ricorrente, nonostante abbia informato le proprie concorrenti della politica di prezzi che intendeva condurre comunicando loro le tariffe e alcune condizioni accessorie (abolizione dello sconto sui biglietti A/R e del pasto gratuito ai camionisti) che aveva [già] deciso autonomamente, non si sarebbe associata a un'intesa contraria all'art. 85, n. 1, del Trattato, visto che nulla del suo comportamento rivelerebbe una volontà di coordinamento delle politiche commerciali mediante la fissazione di tariffe comuni.

60 La ricorrente osserva che, nella corrispondenza scambiata tra le imprese in causa, il suo nome compariva soltanto in due dei numerosi documenti raccolti nel corso dell'indagine.

61 Quanto al primo documento, un fax datato 30 ottobre 1990 con cui la Strintzis chiedeva, fra l'altro, alla ricorrente di confermare il suo accordo sulle tariffe convenute — a seguito di una riunione cui la ricorrente ha subito ammesso di aver partecipato — e che indicava, in particolare, i noli che dovevano applicarsi a far data dal 5 novembre 1990, la ricorrente fa valere che mancano documenti successivi a tale fax comprovanti la sua approvazione del detto accordo. Essa non potrebbe essere accusata di aver aderito a un accordo per il solo fatto di aver assistito a una riunione, quindi non avrebbe avuto da confermare alcunché. Il fatto che le tariffe entrate in vigore corrispondano a quelle indicate nel fax succitato non dimostrerebbe l'adesione a un accordo, poiché la ricorrente le

avrebbe decise in autonomia prima della riunione. Del pari, non dovrebbe sorprendere la coincidenza delle date di entrata in vigore delle tariffe (5 novembre 1990), atteso che di regola le tariffe per l'anno successivo entravano in vigore in tardo autunno.

62 Quanto al secondo documento, un telex inviato il 24 novembre 1993 dall'ETA alla Minoan, la ricorrente precisa che si tratta di una comunicazione interna con cui la società preponente, la Minoan, è stata informata dal suo agente, l'ETA, che nel corso di una riunione svoltasi il 24 novembre 1993, alla quale la ricorrente ha ammesso di aver partecipato, parecchie compagnie avrebbero raggiunto un accordo sulle tariffe applicabili dal 16 dicembre 1993. Tale documento menzionerebbe la ricorrente precisando che essa — insieme ad altre compagnie indicate nominativamente — aveva annunciato di voler procedere ad aumenti tariffari più contenuti (5-10 %) di quelli divisati dalla Minoan, che erano dell'ordine del 15 %. Orbene, la ricorrente fa valere di essere stata menzionata a sproposito, poiché non aveva affatto previsto di aumentare i noli per il 1994 dovendo controbilanciare gli effetti dell'introduzione dell'imposta sul valore aggiunto (IVA), come proverebbe il fatto ch'essa ha poi lasciato inalterate le sue tariffe (v. 'considerando' 125 della Decisione).

63 Inoltre, la ricorrente rimarca che il detto documento dà atto di un accordo precedente cui la nuova intesa si sarebbe sostituita, ma non precisa né in quale periodo né fra quali imprese esso sarebbe stato in vigore. Neanche il riferimento a «quattordici compagnie» inficerebbe tale conclusione, poiché i partecipanti a tale riunione avrebbero potuto essere molti di più dato il gran numero di operatori di traghetti attivi tra la Grecia e l'Italia. Infine, tale documento, siccome proviene da terzi ed è indirizzato a terzi, e menziona la ricorrente solo per segnalare la divergenza della sua opinione da quella difesa dalla società scrivente, non potrebbe costituire una prova irrefutabile dell'adesione della ricorrente a un accordo sulle tariffe da applicare per il 1994.

- 64 La ricorrente cita, in seguito, due elementi che confermerebbero quanto precede. Da un lato, il telex 1° dicembre 1993 (allegato 24 del ricorso), con cui la sua direzione commerciale, in risposta al resoconto della riunione fatto dal suo rappresentante in loco, avrebbe rifiutato esplicitamente di aderire all'accordo proposto dagli armatori greci. Per la ricorrente, tale documento costituisce con tutta evidenza un segnale chiaro e irrefutabile di dissociazione da qualunque forma di collusione e di affermazione della propria indipendenza commerciale, idoneo a neutralizzare l'eventuale valenza accusatoria del fax dell'ETA. Dall'altro, la decisione di non applicare nessun aumento tariffario per il 1994 sarebbe stata prima confermata con la telefonata della ricorrente al direttore dell'ETA, sig. Sfinias, che aveva convocato la riunione, e poi messa concretamente in atto, come riconosce la Commissione al 'considerando' 125 della Decisione.
- 65 La ricorrente si riferisce inoltre al valore probatorio attribuito alla sua partecipazione alla riunione del 24 novembre 1993 e fa presente di aver partecipato solo per informarsi della posizione degli operatori greci nei confronti della neo-introdotta IVA comunitaria. La ricorrente avrebbe ritenuto fondamentale appurare se gli armatori greci intendessero applicare la normativa o, al contrario, eluderla, poiché nella seconda ipotesi la ricorrente stessa sarebbe stata danneggiata sul piano commerciale.
- 66 La ricorrente ammette che nel corso di questa seconda riunione sono stati discussi, in particolare, i noli camionistici, anche per la linea Brindisi-Patrasso. Ricorda, però, di aver rifiutato di applicare le tariffe concordate dagli altri operatori e di aver anzi deciso di mantenere inalterate le sue tariffe, come si evincerebbe dal succitato telex 1° dicembre 1993.
- 67 La ricorrente fa valere l'assoluta mancanza di prove ch'essa abbia avuto altri contatti con gli operatori concorrenti prima della riunione del 25 ottobre 1990, nel periodo compreso tra le due riunioni citate ovvero successivamente alla seconda riunione.

- 68 Essa precisa, poi, che né il fax 8 dicembre 1989 né il telex 5 settembre 1990 della Strintzis le erano stati indirizzati e neppure la menzionavano esplicitamente o implicitamente.
- 69 Per quanto attiene alla lettera della Minoan 2 novembre 1990, al telex della Karageorgis 22 ottobre 1991, al documento della Minoan 25 febbraio 1992 e al telex della Minoan 7 gennaio 1993, la ricorrente ritiene che dalla comunicazione degli addebiti emerga che, a differenza di quanto pretende la Commissione, essi non erano pertinenti in relazione ai fatti che le sono contestati.
- 70 Riguardo alla lettera della Minoan 2 novembre 1990, immediatamente successiva alla riunione del 25 ottobre 1990, la ricorrente ritiene che la dichiarazione quivi contenuta, riportata nella Decisione ('considerando' 20), dove si afferma che «prezzi relativi ai collegamenti tra la Grecia e l'Italia erano stati approvati da tutte le compagnie», vada inserita nel suo contesto. Detta lettera non la concernerebbe, poiché essa si è limitata a rendere note decisioni che aveva già preso in maniera definitiva e non ha approvato o fatto approvare alcunché.
- 71 Relativamente al documento della Minoan 25 febbraio 1992, di cui al 'considerando' 28 della Decisione, la ricorrente sottolinea ch'esso nomina solo la Ventouris Ferries e si riferisce in maniera espressa e inequivocabile unicamente alle linee di Ortona, Bari e Ancona, senza fare alcun cenno, neppure implicito, ad essa oppure alla linea di Brindisi. Non lo si potrebbe pertanto utilizzare come prova a suo carico.
- 72 Quanto al telex 7 gennaio 1993, indirizzato dalla Minoan alla Strintzis, all'Anek e alla Karageorgis e contenente una proposta di adeguamento delle tariffe per i «veicoli» sulle linee Grecia-Italia, la ricorrente afferma che manca manifestamente ogni nesso con le proprie attività, visto che la linea Brindisi-Patrasso non vi è citata neppure una volta.

73 Quanto, infine, al telex inviato il 22 ottobre 1991 all'Anek dalla Karageorgis, dalla Minoan e dalla Srintzis ('considerando' 22 della Decisione), la ricorrente rileva ch'esso era stato inviato all'Anek per lamentare il fatto che quest'ultima non avesse aumentato le tariffe sulla linea Patrasso-Trieste. Orbene, anche se, incidentalmente, vi si parla di un accordo tra undici compagnie, non sarebbero specificati né il periodo in cui il detto accordo avrebbe dovuto avere effetto né quali fossero tali compagnie, laddove all'epoca più di undici società assicuravano la traversata tra la Grecia e l'Italia. La ricorrente sostiene che la conclusione della Commissione secondo cui tale telex si riferiva all'accordo raggiunto dalle compagnie greche nella riunione del 25 ottobre 1990 non è corroborata da alcuna prova.

74 In più, la ricorrente esclude che la Commissione possa accusarla di aver partecipato a un accordo avente ad oggetto la fissazione di tariffe comuni senza aver dimostrato che le sue tariffe coincidessero con quelle delle sue concorrenti partecipanti al presunto accordo. Basterebbe constatare che l'allegato al fax 30 ottobre 1990, che, a detta della Commissione, proverebbe l'esistenza dell'intesa e ne stigmatizzerebbe i contenuti, annuncia per la ricorrente tariffe che in nessun caso coincidono con quelle delle sue concorrenti HML e Medline, riportate nel medesimo documento. Tali differenze di tariffe sarebbero peraltro riconosciute dalla stessa Decisione, al 'considerando' 124, ove la Commissione precisa:

«(...) differenze tra le tariffe di Adriatica e quelle degli operatori greci sulla stessa linea sono indicate anche nel fax di Srintzis».

75 Alla luce di quanto precede, la ricorrente conclude che la Commissione non ha dimostrato la sua adesione a un accordo sulla fissazione di tariffe comuni. Essa fa valere che, giacché in tale contesto l'identità dei prezzi — o, eventualmente, il loro adeguamento — non è un «effetto» dell'accordo, bensì il suo «oggetto», in mancanza di prove di tale elemento necessario all'applicazione dell'art. 85 la Decisione è priva di basi che possano giustificare la sua condanna o l'irrogazione di un'ammenda.

- 76 La ricorrente sottolinea che la sua partecipazione a due riunioni senza scopi contrari al diritto della concorrenza, non seguita da alcun atto di esecuzione e anzi esplicitamente svincolata dalle scelte operative della compagnia, è insufficiente a fondare la sua colpevolezza.
- 77 Ad abundantiam segnala che la sua situazione è identica a quella dell'impresa Prat Cartón nella «causa cartoncino» definita dalla sentenza Sarrió/Commissione, cit., con cui il Tribunale per la prima volta ha ammesso, opportunamente, che la mera partecipazione a una riunione può non costituire una prova sufficiente della partecipazione di un'impresa ad una violazione dell'art. 85, n. 1, del Trattato anche in assenza di un'esplicita dissociazione.
- 78 La ricorrente ne inferisce che non è configurabile una sua partecipazione a un'intesa su tariffe comuni con gli armatori greci per il trasporto di autocarri tra la Grecia e l'Italia e che la Decisione dev'essere interamente annullata nella parte che la riguarda.
- 79 La Commissione nota, in limine, che dagli argomenti summenzionati sembrerebbe che la ricorrente intenda contestare i fatti stabiliti nella Decisione e fa valere che, in tale ipotesi, il Tribunale dovrebbe necessariamente rivedere, aumentandolo, l'importo dell'ammenda che le è stata inflitta perché, come segnalato al 'considerando' 169 della Decisione, la riduzione del 20 % applicata alla ricorrente era giustificata dalla mancata contestazione dei fatti esposti nella comunicazione degli addebiti.
- 80 La Commissione contesta l'argomento principale della ricorrente secondo cui non si può parlare legittimamente di un concorso di volontà fra le imprese in causa dal momento che gli aumenti tariffari sarebbero stati decisi in data anteriore alla riunione del 25 ottobre 1990.

- 81 Essa sostiene innanzi tutto che la ricorrente non può negare che la realizzazione nel corso delle riunioni tra le compagnie di navigazione di iniziative di prezzi e di scambi di informazioni sulle varie tariffe nell'arco di più anni siano espressione di una comune volontà di comportarsi sul mercato in un determinato modo, ciò che, secondo la giurisprudenza, configura un accordo ai sensi dell'art. 85, n. 1, del Trattato (sentenze della Corte 15 luglio 1970, causa 41/69, *Chemiefarma/Commissione*, Racc. pag. 661, punto 112, e 29 ottobre 1980, cause riunite 209/78-215/78 e 218/78, *Van Landewyck e a./Commissione*, Racc. pag. 3125, punto 86).
- 82 In merito all'inesistenza di un concorso di volontà, la Commissione asserisce che appare in maniera inequivocabile che le imprese operanti sulla linea di Ancona hanno richiesto alle imprese in servizio sulle linee di Bari e di Brindisi di fissare le tariffe di comune accordo (v. telex 5 settembre 1990).
- 83 La Commissione richiama poi le prove indicate nella Decisione e vertenti, in particolare, su menzioni esplicite della ricorrente in alcuni documenti. Essa sostiene che il fax della Strintzis 30 ottobre 1990 costituisce un indizio inequivocabile che un accordo era già stato raggiunto prima della riunione e che la ricorrente aveva manifestato la sua volontà di fissare tariffe comuni con le sue concorrenti. Afferma che è irrilevante che il fax 24 novembre 1993 inviato dall'ETA alla Minoan non sia stato indirizzato alla ricorrente, dal momento che esso, essendo stato redatto dall'organizzatore della riunione — l'ETA —, prova con evidenza i risultati della riunione del 24 novembre 1993. La Commissione trova di aver giustamente attribuito un valore probatorio limitato alla nota interna dell'Adriatica del 1° dicembre 1993, perché diversamente sarebbe agevole per un'impresa che abbia partecipato a un accordo sottrarsi alla propria responsabilità semplicemente producendo documenti interni volti a provare la sua dissociazione dall'oggetto dello stesso.
- 84 Quanto all'argomento attinente all'errata imputazione alla ricorrente dei comportamenti esposti nella Decisione, avendo essa solo partecipato a due riunioni, la Commissione ribatte di aver a buon diritto visto un indizio

inequivocabile della partecipazione della ricorrente all'intesa nella sua partecipazione alle due riunioni in questione dal momento che «la regolarità della presenza di un'impresa alle riunioni tra produttori non pregiudica la sua partecipazione alla violazione, ma il grado della sua partecipazione» (sentenza PVC II, cit., punto 939).

85 Relativamente, infine, all'asserita assenza di prove di contatti tra le compagnie operanti, rispettivamente, sulle linee Patrasso-Ancona e Patrasso-Bari o Patrasso-Brindisi, la Commissione afferma che l'esistenza di contatti successivi alla riunione del 25 ottobre 1990 fino al 24 novembre 1993 è ampiamente dimostrata nella Decisione, in particolare al 'considerando' 117, che elenca i diversi documenti comprovanti trattative ed intese costanti tra le dette compagnie.

86 Riguardo alla partecipazione della ricorrente all'intesa dal 1992 agli inizi del 1993, secondo la Commissione essa deve ritenersi provata da quanto affermato ai 'considerando' 28 e 29 della Decisione, dai quali risulta che le tariffe fissate per il 1991 sono state applicate anche nel 1992. Per il periodo anteriore, la semplice partecipazione alla riunione del 25 novembre 1990 confermerebbe che la ricorrente ha aderito all'intesa allo scopo di fissare le tariffe di comune accordo. Infine, per il periodo successivo alla riunione del 24 novembre 1993, la Commissione asserisce di dedurre a contrario la partecipazione della ricorrente all'intesa, come è indicato al 'considerando' 126 della Decisione, e cioè che non è provato che la ricorrente, dopo aver aderito all'intesa, ne sia uscita dopo il 24 novembre 1993.

87 Infine, la Commissione contesta la pretesa assenza di prove relative all'adeguamento delle tariffe, da parte della ricorrente, a quelle decise dalle sue concorrenti.

— Giudizio del Tribunale

A — Considerazioni preliminari

- 88 Secondo una giurisprudenza costante, perché vi sia accordo ai sensi dell'art. 85, n. 1, del Trattato è sufficiente che le imprese in questione abbiano espresso la loro volontà comune di comportarsi sul mercato in un determinato modo (in particolare, sentenze *Chemiefarma/Commissione*, cit., punto 112; *Van Landewyck e a./Commissione*, cit., punto 86, e *PVC II*, cit., punti 715, 719 e 720).
- 89 I criteri di coordinamento e di collaborazione messi in evidenza nella giurisprudenza non richiedono l'elaborazione di un vero e proprio «piano», ma vanno intesi alla luce della concezione inerente alle norme del Trattato in materia di concorrenza, secondo la quale ogni operatore economico deve autonomamente determinare la condotta ch'egli intende seguire sul mercato comune. Se è vero che tale esigenza di autonomia non esclude il diritto degli operatori economici di reagire intelligentemente al comportamento noto o presunto dei concorrenti, la suddetta esigenza di autonomia vieta però rigorosamente che fra gli operatori stessi abbiano luogo contatti diretti o indiretti aventi lo scopo o l'effetto d'influire sul comportamento tenuto sul mercato da un concorrente attuale o potenziale, ovvero di rivelare ad un concorrente il comportamento che l'interessato ha deciso, o prevede, di tenere egli stesso sul mercato (sentenze *Suiker Unie e a./Commissione*, cit., punti 173 e 174, e *PVC II*, cit., punto 720).
- 90 Occorre ricordare che, in caso di controversia sulla sussistenza di un'infrazione alle regole di concorrenza, spetta alla Commissione fornire la prova delle infrazioni che essa constata e produrre gli elementi di prova idonei a dimostrare adeguatamente l'esistenza dei fatti che integrano l'infrazione (sentenza della Corte 17 dicembre 1998, causa C-185/95 P, *Baustahlgewebe/Commissione*, Racc. pag. I-8417, punto 58).

- 91 Tuttavia, laddove sia stabilito che un'impresa ha partecipato a riunioni fra imprese aventi carattere manifestamente anticoncorrenziale, incombe a tale impresa l'onere di dedurre indizi atti a dimostrare che la sua partecipazione alle dette riunioni era priva di qualunque spirito anticoncorrenziale, dimostrando che essa aveva dichiarato alle sue concorrenti di parteciparvi in un'ottica diversa dalla loro (sentenze della Corte 8 luglio 1999, causa C-199/92 P, Hüls/Commissione, Racc. pag. I-4287, punto 155, e Montecatini/Commissione, causa C-235/92 P, Racc. pag. I-4539, punto 181). Se non viene fornita la prova che siano state prese tali distanze, la circostanza che tale impresa non si adegui ai risultati di queste riunioni non è atta a privarla della sua piena responsabilità per la partecipazione all'intesa (sentenze del Tribunale 14 maggio 1998, causa T-347/94, Mayr-Melnhof/Commissione, Racc. pag. II-1751, punto 135, e Cimenteries CBR e a./Commissione, cit., punto 1389).

B — Sui documenti a carico considerati nella Decisione per provare l'infrazione addebitata alla ricorrente

- 92 Dal dispositivo della Decisione risulta che la Minoan, l'Anek, la Karageorgis, la Ventouris Ferries, la Strintzis e la ricorrente avevano violato l'art. 85, n. 1, del Trattato concordando le tariffe per autocarri da applicare sulle linee Patrasso-Bari/Brindisi. Al 'considerando' 126 la Commissione precisa la sua posizione in merito alla partecipazione della ricorrente all'infrazione in esame. A suo avviso, un accordo duraturo tra le dette compagnie è sufficientemente provato. La ricorrente avrebbe aderito al cartello almeno dal 30 ottobre 1990 accettando di adeguare le sue tariffe camionistiche per il 1991. Sussisterebbero altresì prove dirette della partecipazione della ricorrente all'intesa per il 1993 nonché del fatto che durante la riunione del 24 novembre 1993 essa ha negoziato e deciso con le sue concorrenti l'adeguamento delle sue tariffe camionistiche dal dicembre 1993. Infine, la Commissione, in mancanza di prove nel senso che la ricorrente, dopo aver aderito all'intesa, ne sia uscita durante lo stesso periodo, ritiene che la partecipazione di quest'ultima all'infrazione sia durata fino al luglio 1994.

- 93 Occorre esaminare le prove che hanno indotto la Commissione a tale conclusione relativamente all'esistenza dell'intesa sulle linee Patrasso-Bari e Patrasso-Brindisi, all'adesione della ricorrente a questa intesa e alla durata della sua partecipazione.

1. Sull'esistenza di un accordo sui prezzi del trasporto degli autocarri sulle linee Patrasso-Bari e Patrasso-Brindisi

- 94 La Commissione afferma che risulta in maniera inequivocabile che operatori di Ancona hanno chiesto agli operatori di Bari e di Brindisi di partecipare a una collusione per la determinazione di tariffe di comune accordo. Essa invoca una serie di documenti a suo avviso comprovanti l'esistenza di comportamenti vietati ai sensi dell'art. 85, n. 1, del Trattato, cui avrebbero preso parte sia compagnie attive sulla linea Patrasso-Ancona sia compagnie battenti le linee Patrasso-Bari e Patrasso-Brindisi. Si tratta, in particolare, di un prezzario da applicare alle tre linee a partire dal 10 dicembre 1989 (fax 8 dicembre 1989), nonché del telex 24 novembre 1993, che riferisce della riunione dello stesso giorno alla quale avrebbero preso parte imprese in servizio sulle due linee.
- 95 Il primo documento è un fax inviato l'8 dicembre 1989 dalla Srintzis alla Minoan, all'Anek, alla Karageorgis e alla compagnia Hellenic Mediterranean Lines, cui è allegato un listino dei prezzi per linee e per categorie di autocarro, valido a far data dal 10 dicembre 1989, sulle tre linee interessate, cioè Patrasso-Ancona, Patrasso-Bari e Patrasso-Brindisi. Così si esprime l'autore:

«(...) Troverete allegata una fotocopia dei prezzi per gli autocarri sulle linee Grecia-Italia, firmata anche da Ventouris Ferries».

- 96 Tale fax, scambiato tra le compagnie operanti sulle diverse linee Grecia-Italia, costituisce dunque un indizio chiaro dell'esistenza di un accordo tra le compagnie interessate a fissare i prezzi per gli autocarri sulle tre linee in questione. Occorre notare, però, che la ricorrente non è tra le imprese cui esso è destinato, sicché la Commissione ritiene che il detto fax non ne provi la partecipazione all'intesa. L'adesione della ricorrente all'intesa avrebbe avuto luogo, secondo la Commissione, il 30 ottobre 1990.
- 97 Confermano l'esistenza dell'intesa in questione altri documenti che menzionano avvenimenti posteriori, e cioè un telex 5 settembre 1990, un fax 30 ottobre 1990, un telex 22 ottobre 1991, un documento datato 25 febbraio 1992, inviato dall'ETA alla Minoan, un telex 7 gennaio 1993 e uno 24 novembre 1993.

2. Sulla partecipazione della ricorrente all'intesa sulle linee Patrasso-Bari e Patrasso-Brindisi

- 98 La ricorrente ammette che il suo rappresentante in Grecia è stato presente a due riunioni di compagnie attive sulle linee Grecia-Italia svoltesi il 25 ottobre 1990 e il 24 novembre 1993. Essa afferma, tuttavia, la propria estraneità alla collusione addebitatale perché né nel corso delle dette riunioni né in alcun'altra occasione ha aderito ad intese sulle tariffe con imprese concorrenti.

a) Sulla riunione del 25 ottobre 1990 e sul fax 30 ottobre 1990

- 99 Il primo documento utilizzato dalla Commissione come prova diretta che la ricorrente aveva aderito all'intesa con le concorrenti e si era accordata sui prezzi è il fax inviato dalla Strintzis il 30 ottobre 1990 a otto imprese, cioè la ricorrente,

l'Anek, la Hellenic Mediterranean Lines, la Karageorgis, la Minoan, la Med Lines, la Strintzis e la Ventouris Ferries. Così si esprime l'autore:

«Vi comunichiamo, signori, l'accordo definitivo quanto alle tariffe per autocarri, con preghiera di volerli confermare il vostro consenso sul contenuto. Vi proponiamo di annunciare i prezzi il 1° novembre e di applicarli, come convenuto, a far data dal 5 novembre 1990».

100 La ricorrente riconosce che il suo rappresentante in loco è stato invitato dalle compagnie di Ancona a partecipare a una riunione il 25 ottobre 1990 svoltasi in presenza di tutti gli operatori del mercato e dunque delle compagnie attive sulle linee di Ancona, di Bari e di Brindisi. Essa pretende che il suo rappresentante si sia limitato a prendere atto delle informazioni fornite dalle compagnie presenti e a comunicare agli astanti le nuove tariffe ch'essa aveva già deciso di applicare e di diffondere a partire dal 5 novembre 1990.

101 Occorre ricordare che, come sottolinea la Commissione, tale comportamento, che la ricorrente non nega di aver tenuto, basta a [far] concludere che quest'ultima ha infranto l'art. 85, n. 1, del Trattato, in quanto le imprese devono astenersi da ogni contatto diretto o indiretto fra loro avente lo scopo o l'effetto d'influire sul comportamento tenuto sul mercato da un concorrente attuale o potenziale, ovvero di rivelare ad un concorrente il comportamento che si è deciso, o che si prevede, di tenere sul mercato (sentenza Suiker Unie e a./Commissione, cit., punti 173 e 174). Ne consegue che comportamenti quali quelli che la ricorrente ammette di aver tenuto rientrano ampiamente nel divieto di cui all'art. 85, n. 1, del Trattato, quand'anche non sia stato possibile dimostrare ch'essa avesse risposto affermativamente alla richiesta di conferma dell'accordo sui listini dei prezzi comunicati con fax 30 ottobre 1990.

- 102 Pertanto la ricorrente, anche a supporre che avesse deciso di fissare preventivamente e in maniera autonoma le sue nuove tariffe nonché la data della loro entrata in vigore, non potrebbe validamente pretendere che tale circostanza dimostri ch'essa non abbia aderito a un'intesa contraria all'art. 85, n. 1, del Trattato. Viceversa, dato che la ricorrente ha partecipato alla riunione del 25 ottobre 1990 citata nel fax 30 ottobre 1990, che era destinataria del detto fax, che i prezzi che si accingeva ad applicare dal 5 novembre 1990 vi sono correttamente riprodotti e, infine, che le tariffe che aveva adottato sono identiche a quelle delle altre compagnie, la Commissione poteva a ragione concludere che essa aveva svolto un ruolo importante nell'ambito dell'accordo in questione.
- 103 Gli argomenti sollevati dalla ricorrente contro tale conclusione non possono essere accolti.
- 104 La ricorrente insiste sul fatto ch'essa aveva deciso di applicare i detti prezzi prima della riunione e in maniera autonoma. Essa non fornisce, tuttavia, nessuna prova in tal senso. Inoltre, essa pretende di essersi rivolta preventivamente alle agenzie per comunicare loro mediante telex i prezzi che aveva deciso di applicare a decorrere dal 5 novembre 1990, ma non sostiene di aver inviato tale telex prima della data della riunione. Occorre notare che dalla copia del detto telex non risulta la data. In realtà tale telex (allegato 18 al ricorso) conferma soltanto che i listini dei prezzi comunicati alle agenzie sono identici a quelli indicati nel fax 30 ottobre 1990.
- 105 La ricorrente non può validamente invocare, al fine di negare la sua adesione all'accordo in causa, la lettera 24 ottobre 1990 inviata dall'Unione degli Armatori greci di navi passeggeri di cabotaggio al giornale *Kerdos*. Tale lettera concerne unicamente le nuove tariffe «camion» applicabili sulla linea Ancona-Patrasso a far data dal 20 ottobre 1990. Anche se poteva provare che l'accordo sulla linea Patrasso-Ancona era anteriore alla riunione, essa non valeva a dimostrare che le nuove tariffe per la linea Patrasso-Brindisi fossero state fissate di comune accordo tra le compagnie greche anteriormente alla riunione del 25 ottobre 1990, né che la ricorrente avesse comunicato agli operatori del mercato i suoi nuovi prezzi prima della detta riunione.

- 106 Ne discende che va respinto l'argomento secondo cui niente nel comportamento della ricorrente rivela una volontà di coordinamento delle politiche commerciali mediante la fissazione di prezzi comuni.
- 107 Occorre respingere anche l'argomento vertente su un'asserita mancanza di prove dell'oggetto anticoncorrenziale dell'accordo, in quanto l'esistenza di un accordo tra i principali operatori delle linee Grecia-Italia avente come oggetto la restrizione della concorrenza è stata largamente dimostrata nel caso di specie (v. fax 30 ottobre 1990 e i documenti precedenti illustrati sopra).
- 108 Alla luce di ciò, il Tribunale ritiene che non si debba dar seguito alla richiesta della ricorrente d'ingiungere alla Commissione di produrre la seconda tariffa camionistica per il 1991 — destinata ad entrare in vigore dal novembre 1990 — ch'essa pretende di aver depositato e che non è stata portata a conoscenza della Commissione.

b) Sulla riunione del 24 novembre 1993

- 109 La Decisione ('considerando' 37) espone che il 24 novembre 1993 si è svolta una riunione cui hanno partecipato quattordici compagnie di navigazione, la quale avrebbe avuto lo scopo di adeguare i prezzi da praticare nel 1994 sulle linee Patrasso-Ancona/Brindisi/Bari. Un telex inviato lo stesso giorno dall'ETA alla sede della Minoan indica:

«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.

(...)».

- 110 Tale fax dimostra che ci sono stati tentativi di realizzare un concorso di volontà tra alcune compagnie sul comportamento da tenere sul mercato e che alla fine è stato raggiunto un accordo preciso sul tasso di adeguamento dei prezzi e sulla relativa data di applicazione. Secondo l'interpretazione più plausibile, l'ultima frase indica che sussisteva un precedente accordo sulla differenziazione delle tariffe per gli autocarri tra Ancona, Bari e Brindisi.
- 111 La ricorrente riconosce di aver partecipato alla riunione del 24 novembre 1993 e ammette che, nel corso di questa, sono stati discussi i noli camionistici, anche per la linea Brindisi-Patrasso. Essa contesta, però, la rispondenza al vero dell'indicazione, proveniente dall'autore di tale telex, secondo cui essa aveva annunciato di voler procedere ad aumenti dei prezzi più contenuti (5-10 %) di quelli proposti dalla Minoan, che erano dell'ordine del 15 %. Fa valere di essere stata menzionata a sproposito, poiché non aveva affatto previsto di aumentare i prezzi per il 1994 dovendo controbilanciare gli effetti dell'introduzione dell'IVA, come proverebbe il fatto ch'essa ha poi lasciato inalterate le sue tariffe (v. 'considerando' 125 della Decisione).
- 112 Tale argomento non può essere accolto. Come è stato ricordato sopra, risulta dalla giurisprudenza che, laddove sia stabilito che un'impresa ha partecipato a riunioni fra imprese aventi carattere manifestamente anticoncorrenziale, incombe

a tale impresa l'onere di dedurre indizi atti a dimostrare che la sua partecipazione alle dette riunioni era priva di qualunque spirito anticoncorrenziale, dimostrando che essa aveva dichiarato alle sue concorrenti di parteciparvi in un'ottica diversa dalla loro (sentenze Hüls/Commissione, cit., punto 155, e Montecatini/Commissione, cit., punto 181). Orbene, nel mentre essa stessa riconosce lo scopo anticoncorrenziale della riunione del 24 novembre 1993, la ricorrente non è in grado di presentare indizi siffatti.

- 113 La ricorrente non può neppure far leva sull'imprecisione del telex 24 novembre 1993 quanto alle imprese e al periodo relativamente al quale esso fa menzione di un accordo anteriore cui la nuova intesa si sarebbe sostituita, perché essa è per l'appunto una delle imprese espressamente nominate e perché è stata assodata la sua partecipazione a una precedente riunione a carattere anticoncorrenziale.
- 114 Non contraddice tali considerazioni il fatto che il documento sia stato redatto da terzi e indirizzato a terzi, e che menzioni la ricorrente solo per segnalare la diversità della sua opinione da quella difesa dalla compagnia cui appartiene l'autore del documento.
- 115 Gli argomenti della ricorrente vertenti sull'aver essa sempre mantenuto la sua indipendenza commerciale (ciò che la Commissione non sembra negare) vanno disattesi.
- 116 In primo luogo, come sottolinea la Commissione, la Decisione ha riconosciuto la ricorrente responsabile non già di aver applicato le tariffe convenute con le sue concorrenti, bensì unicamente di aver partecipato a un accordo avente ad oggetto la fissazione, da parte delle imprese coinvolte, di prezzi di vendita e di altre condizioni di transazione ('considerando' 141 della Decisione).

- 117 In secondo luogo, da un esame comparativo delle tariffe proposte nel listino (colonna Adriatica) allegato al fax 30 ottobre 1990, dal telex che la ricorrente ha indirizzato alle agenzie nonché dalla tabella prodotta in risposta alla comunicazione degli addebiti che informa queste ultime delle nuove tariffe «camion» valide a far data dal 5 novembre 1990 risulta che i prezzi proposti e comunicati sono identici per ciascuna categoria di veicoli, sia in dracme che in lire italiane.
- 118 In terzo luogo, e comunque, occorre ricordare che, secondo una giurisprudenza costante, la circostanza che un'impresa non si adegui ai risultati delle riunioni aventi un oggetto manifestamente anticoncorrenziale non è atta a privarla della sua piena responsabilità per la partecipazione all'intesa, qualora essa non abbia preso pubblicamente le distanze dall'oggetto delle riunioni (sentenza Mayr-Melnhof/Commissione, cit., punto 135).
- 119 Per queste stesse ragioni non hanno peso gli argomenti vertenti sull'aver la ricorrente applicato condizioni di prestazione del servizio di cui trattasi diverse da quelle praticate dalle sue concorrenti greche quanto alla politica di sconti e alle dilazioni di pagamento; fissato tariffe alla fine del 1990 inferiori del 10 % a quelle proposte dalle altre compagnie sulla medesima linea (cioè la HML e la Medline); continuato ad utilizzare come unità monetaria per le tariffe il dollaro statunitense; sul fatto che né le modalità di pagamento del nolo, né l'applicazione delle condizioni di concessione di eventuali rimborsi alla clientela e nemmeno la questione delle commissioni dovute per i noli sono state affrontate in seno all'intesa; che mancavano completamente meccanismi e strumenti di controllo dei comportamenti attuati nell'ambito della presunta intesa; che non si è discusso nel corso della riunione neppure di un accordo volto a mantenere inalterate le quote di mercato né del problema dell'applicazione e del calcolo di tariffe integrative, ad esempio, per l'allacciamento elettrico o per il trasporto di carichi pericolosi.
- 120 Va disatteso anche l'argomento della ricorrente secondo cui la posizione della Commissione poggia essenzialmente sulla premessa che le tariffe erano adeguate ogni due anni al fine di non dover provare la sua partecipazione all'infrazione per

il periodo compreso tra ottobre 1990 e novembre 1993. Risulta dai 'considerando' 124 e 126 della Decisione che, lungi dal provare la partecipazione della ricorrente all'accordo per il periodo 1991-1993 mercé la semplice affermazione che l'adeguamento delle tariffe aveva luogo ogni due anni, la Commissione ha indicato che, permanendo l'intesa, il fatto che la ricorrente non se ne fosse dissociata nel corso del detto periodo lasciava concludere nel senso della sua partecipazione ad essa.

- 121 Infine, la ricorrente non può neppure avvalersi del fatto che ad assistere alla riunione è stato il suo rappresentante in loco, il quale era sprovvisto di poteri decisionali e non poteva vincolarla. Basta constatare al riguardo che è pacifico che il rappresentante in Grecia della ricorrente era percepito dalle altre compagnie come tale e, quindi, che le sue azioni, osservazioni e attività erano giustamente interpretate sul mercato come provenienti dalla ricorrente.

c) Sul protrarsi dell'infrazione tra la riunione del 25 ottobre 1990 e la riunione del 24 novembre 1993

- 122 La ricorrente sottolinea l'assenza di qualunque prova di suoi ulteriori contatti con le concorrenti nel periodo compreso tra le due riunioni in causa. Cita il 'considerando' 126 della Decisione e, quanto al telex inviato all'Anek il 22 ottobre 1991 in cui è menzionata la collusione tra «le 11 compagnie e le 36 navi che effettuano la traversata fra la Grecia e l'Italia», rimprovera alla Commissione di aver dedotto dalla semplice allusione a undici compagnie ch'essa era necessariamente una di queste.

- 123 Inoltre, la ricorrente sostiene che le conclusioni della Commissione contraddicono manifestamente ciò che il Tribunale ha statuito nella sentenza 7 luglio 1994, causa T-43/92, Dunlop Slazenger/Commissione (Racc. pag. II-441, punto 79),

quanto all'attività di ricerca delle prove che la Commissione deve assicurare per dimostrare adeguatamente la durata di un'infrazione nel rispetto del principio di certezza del diritto, il quale impone che gli elementi di prova allegati si riferiscano a fatti sufficientemente vicini nel tempo. La ricorrente si domanda come la Commissione possa invocare il telex inviato il 22 ottobre 1991 all'Anek a dimostrazione della presunta partecipazione della ricorrente stessa a un cartello sui prezzi nel periodo tra il 30 ottobre 1990 e il 24 novembre 1993, ove si consideri che tale telex, da un lato, non consente d'individuare con certezza quando l'asserita intesa tra le undici compagnie avrebbe avuto corso e, dall'altro, non dà alcuna garanzia che i tre autori si riferissero alla ricorrente.

- 124 La Commissione afferma che sono dimostrati i contatti dopo la riunione del 25 ottobre 1990 fino al 24 novembre 1993 ed evoca a tal fine i vari documenti citati al 'considerando' 117 della Decisione, dai quali si evince che sono intercorse trattative ed accordi costanti tra le dette compagnie (fax della Strintzis 8 dicembre 1989, 5 settembre e 30 ottobre 1990, lettera della Minoan 2 novembre 1990, fax inviato all'Anek il 22 ottobre 1991, documento della Minoan 25 febbraio 1992, telex della Minoan 7 gennaio 1993 e telex dell'ETA 24 novembre 1993).
- 125 Emerge dalla giurisprudenza che, riguardo alla prova dell'asserita durata dell'infrazione, il principio di certezza del diritto impone che, in mancanza di elementi tali da dimostrare direttamente la durata di un'infrazione, la Commissione deduca quantomeno elementi probatori relativi a fatti sufficientemente ravvicinati nel tempo, in modo tale che si possa ragionevolmente ammettere che la detta infrazione sia durata ininterrottamente entro due date precise (sentenza Dunlop Slazenger/Commissione, cit., punto 79).
- 126 Occorre analizzare se a giusto titolo la Commissione ritenga che il documento 2 novembre 1990 e i telex 22 ottobre 1991 e 7 gennaio 1993, in uno con i documenti esaminati sopra, bastino a confermare che l'infrazione giudicata accertata nei punti precedenti si sia protratta senza soluzione di continuità tra le due riunioni alle quali la ricorrente ammette di aver partecipato.

- 127 Innanzi tutto, dal documento 2 novembre 1990 ('considerando' 20 della Decisione) risulta che dopo la riunione del 25 ottobre 1990 la Minoan ha comunicato ai suoi agenti le nuove tariffe a far data dal 5 novembre 1990, indicando che esse erano state concordate dalle compagnie su tutte le linee Grecia-Italia.
- 128 Secondariamente (v. 'considerando' 22 della Decisione), il 22 ottobre 1991 la Karageorgis, la Minoan e la Strintzis hanno inviato all'Anek un telex invitandola ad attenersi «all'accordo concluso tra le 11 compagnie che assicurano i collegamenti tra la Grecia e l'Italia con 36 navi». È pacifico che la ricorrente operava sulla linea Patrasso-Brindisi all'epoca di cui trattasi ed è stato dimostrato ch'essa aveva partecipato nell'ottobre 1990 a un'intesa sulle tariffe camionistiche. Ciò considerato, poiché le prove devono essere interpretate nel contesto in cui gli avvenimenti evocati sono accaduti e vanno collegate a tutti gli altri elementi probatori, pur in mancanza di un'esplicita menzione delle imprese interessate, la Commissione poteva credere, visti tutti i dati a sua disposizione, che la ricorrente fosse verosimilmente una delle «undici compagnie» aderenti all'intesa alle quali si riferisce il telex.
- 129 Infine, nel telex 7 gennaio 1993 inviato dalla Minoan alla Strintzis, all'Anek e alla Karageorgis al fine di proporre una revisione delle tariffe applicabili ai veicoli sulle linee Grecia-Italia, si segnalava che «[erano] passati due anni dall'ultimo adeguamento delle tariffe per i veicoli». Se ne deve dedurre che, nel periodo compreso tra la riunione del 25 ottobre 1990 e il 7 gennaio 1993, i membri dell'intesa non hanno adeguato le tariffe entrate in vigore il 5 novembre 1990 e che le tariffe fissate per il 1991 sono rimaste in applicazione anche l'anno seguente. Tale documento dimostra che l'intesa sulla linea Patrasso-Brindisi continuava perché, come sottolinea la Commissione, il termine «veicolo» è sufficientemente ampio da comprendere gli autocarri.

- 130 Visto quanto precede, e siccome essa non si è dissociata dall'intesa (v. sotto), alla ricorrente poteva essere imputata la partecipazione all'intesa nel periodo compreso tra le due riunioni. Difatti, la circostanza allegata dalla ricorrente secondo cui essa avrebbe aumentato le sue tariffe ogni anno nel periodo in questione anche quando i membri dell'intesa non avevano previsto alcuna modifica dei prezzi non può bastare ad escludere la sua responsabilità per violazione dell'art. 85, n. 1, del Trattato. Occorre osservare, da un lato, che la ricorrente non aveva optato per un abbassamento bensì per un aumento dei prezzi e, dall'altro, che una tale modifica poteva rispondere alla necessità di equilibrare le tariffe sulla scorta delle fluttuazioni delle monete a quel tempo. Infine, va notato che l'esame dell'effettivo comportamento della ricorrente può avere solo un valore relativo nella valutazione della sussistenza dell'infrazione, dal momento che è pacifico che essa aveva partecipato sia prima che dopo tale periodo a riunioni durante le quali i rappresentanti delle imprese interessate hanno tenuto comportamenti chiaramente vietati dall'art. 85, n. 1, del Trattato.
- 131 Dall'insieme di tali documenti s'inferisce che la Commissione poteva a ragione ritenere che, nel periodo compreso tra le due riunioni, l'intesa sui livelli dei prezzi da applicare agli autocarri sulle linee Patrasso-Bari e Patrasso-Brindisi persistesse e che la ricorrente vi avesse aderito.

d) Sulla mancata dissociazione

- 132 La ricorrente fa valere che, dopo che il suo rappresentante in Grecia ha partecipato alla riunione in questione, essa gli ha inviato, il 1° dicembre 1993, a titolo ufficiale un documento interno con cui la sua direzione commerciale escludeva radicalmente ogni adesione a qualunque forma di collusione con altre imprese. Essa sottolinea che tale comunicazione scritta è stata seguita i) da una comunicazione orale all'organizzatore della riunione, il sig. Sfinias, per informarlo che essa ricorrente non sosteneva la politica d'aumento dei prezzi discussa

nella riunione e fargli poi comunicare tale rifiuto alle altre compagnie, e ii) dalla decisione di non procedere ad alcun aumento dei prezzi, in palese contrasto con quanto enunciato nel fax della Minoan 24 novembre 1993. La ricorrente ritiene che tali documenti provino la sua dissociazione dalle questioni dibattute nel corso della riunione.

- 133 La ricorrente fa osservare che, nella fattispecie, la prova di una palese dissociazione dall'oggetto dell'intesa sarebbe impossibile e propone, pertanto, di precisare il senso dell'espressione «prendere pubblicamente le distanze». Infatti, in un contesto in cui è regola che i partecipanti non stilino verbali o note delle discussioni svolte, ai fini della dissociazione non sarebbero necessarie dichiarazioni scritte alle concorrenti. Se il Tribunale non dovesse considerare sufficiente una presa di posizione così netta, allora si dovrebbe giungere alla conclusione che la dissociazione pubblica, più che un criterio di valutazione dell'attendibilità della difesa, sia già un teorema dell'accusa, perché non lascia all'impresa incriminata alcuna possibilità di discoltarsi.
- 134 La Commissione sostiene che la nota interna del 1° dicembre 1993 ha un valore probatorio limitato, perché altrimenti sarebbe agevole per un'impresa che abbia partecipato a un'intesa sottrarsi alla propria responsabilità semplicemente producendo documenti interni. In più, tale volontà di non rispettare l'intesa non sarebbe stata manifestata all'esterno: una semplice telefonata, quella della ricorrente all'ETA, non permetterebbe di concludere che la ricorrente si sia realmente dissociata dall'accordo.
- 135 Il Tribunale ricorda che la dottrina della dissociazione pubblica rientra in un principio giurisprudenziale secondo cui, allorché un'impresa ha partecipato a riunioni dal contenuto illecito, l'esonero della sua responsabilità può derivare solo dalla prova ch'essa si sia dissociata formalmente dal contenuto di tali riunioni (sentenza del Tribunale 6 aprile 1995, causa T-141/89, Tréfileurope/Commissione, Racc. pag. II-791, e citate sentenze Sarrió/Commissione e PVC II), dissociazione che incombe all'impresa interessata suffragare con prove che la sua

partecipazione alle riunioni era assolutamente priva di intenti anticoncorrenziali e che le sue concorrenti sapevano che essa partecipava a dette riunioni con uno spirito differente dal loro (sentenza del Tribunale 10 marzo 1992, causa T-15/89, Chemie Linz/Commissione, Racc. pag. II-1275, punto 135). Ne consegue che la nozione di dissociazione pubblica, in quanto elemento di esonero della responsabilità, va interpretata restrittivamente.

136 Certo, impartire istruzioni interne che chiariscono la volontà dell'impresa di non allinearsi alle concorrenti partecipanti a un'intesa, come ha fatto la ricorrente nel caso di specie, costituisce una misura d'organizzazione interna da valutare positivamente. Tuttavia, ai fini dell'imputazione di un'infrazione all'art. 85, n. 1, del Trattato, la Commissione non poteva, in mancanza di prove di un'esteriorizzazione delle dette istruzioni, considerare che la ricorrente si fosse dissociata dall'intesa.

137 Contrariamente a quanto asserisce la ricorrente, la prova da apportare non è impossibile. Affinché benefici dell'esonero conseguente alla dissociazione, basta che l'impresa che ha preso parte a riunioni dallo scopo anticoncorrenziale comunichi in modo sufficientemente chiaro alle altre compagnie rappresentate che, malgrado le apparenze, essa è in disaccordo con i comportamenti vietati da esse intrapresi. La circostanza evocata dalla ricorrente secondo cui di tali riunioni non sono stati stilati verbali o note da parte degli astanti non toglie che occorra una dissociazione palese per poter andare esenti da responsabilità. Al contrario, in un contesto siffatto, solo l'impresa che dimostri di aver manifestato in maniera ferma e chiara il proprio disaccordo è in grado di soddisfare il criterio della dissociazione pubblica quale postulato dalla giurisprudenza. Orbene, diversamente da quanto suggerisce la ricorrente, da tale giurisprudenza non risulta che la prova della dissociazione di un'impresa dipende dalle mere affermazioni delle sue concorrenti. Va dimostrato che il mezzo scelto dall'impresa per prendere le distanze pubblicamente ha permesso di far conoscere il suo disaccordo alle altre imprese presenti alla riunione.

138 Ciò considerato, la nota interna 1° dicembre 1993 della direzione commerciale della ricorrente non è sufficiente a provare la sua dissociazione. In mancanza di documenti che attestino tale dissociazione non ha valore probatorio neppure l'allegata circostanza che la detta comunicazione interna sia stata seguita da una telefonata all'organizzatore della riunione, il sig. Sfinias, per informarlo del mancato sostegno della ricorrente alla politica di aumento dei prezzi discussa in seno alla riunione e fargli poi comunicare tale rifiuto alle altre imprese. La ricorrente, se avesse davvero voluto dissociarsi dall'oggetto dell'accordo, avrebbe potuto indicare chiaramente alle sue concorrenti, nel corso della riunione del 24 novembre 1993 o in seguito per iscritto, di non voler più essere considerata parte dell'accordo. Infine, poiché la sua volontà di non rispettare l'intesa, espressa nel documento interno, non è stata esteriorizzata, è lecito ritenere che con tale comportamento la ricorrente tentasse d'ingannare gli altri membri dell'intesa attendendo che quest'ultima fosse rispettata: ciò, come sottolinea la Commissione, confermerebbe la partecipazione, quand'anche infedele, dell'impresa alla collusione medesima.

139 Ne consegue che la ricorrente non ha dimostrato la dissociazione richiesta dalla giurisprudenza per poter considerare che la sua partecipazione alla riunione non provi la sua adesione all'intesa.

140 Alla luce di ciò, non vanno reputati in contrasto con le considerazioni sopra svolte, relative alla prova della partecipazione della ricorrente alla collusione, gli argomenti vertenti sul preteso carattere autonomo e anteriore alla riunione della sua decisione di non aumentare i prezzi per l'anno 1994. Tale decisione non costituisce in sé una prova della dissociazione. Idem dicasi per gli argomenti relativi alle asserite ragioni per le quali essa avrebbe partecipato alla riunione. A tale riguardo va segnalato che il documento non accenna minimamente al fatto che le partecipanti alla riunione avevano discusso la questione dell'introduzione e dell'applicazione dell'IVA comunitaria.

e) Sull'argomento relativo alla partecipazione della ricorrente solo a due riunioni

- 141 La ricorrente sostiene che il suo caso era talmente particolare che la sua partecipazione a due riunioni aventi uno scopo anticoncorrenziale non bastava a considerare dimostrata la sua adesione all'intesa. Essa pretende che la sua situazione sia analoga a quella dell'impresa Prat Cartón nella «causa cartoncino» definita dalla sentenza Sarrió/Commissione, cit., con cui il Tribunale ha affermato che la mera partecipazione a una riunione può non costituire una prova sufficiente della partecipazione di un'impresa ad una violazione dell'art. 85, n. 1, del Trattato anche in assenza di un'esplicita dissociazione.
- 142 Occorre tuttavia ricordare che, nella fattispecie, la presenza della ricorrente a due riunioni aventi uno scopo anticoncorrenziale è fuori discussione e che la collocazione delle stesse nel contesto di un'intesa duratura sulle linee Patrasso-Bari e Patrasso-Brindisi è stata giudicata dimostrata. Non sono dunque trasponibili al caso della ricorrente le considerazioni che hanno indotto il Tribunale ad escludere la Prat Cartón dall'intesa nella citata sentenza Sarrió/Commissione, e cioè che tale impresa aveva partecipato ad un'unica riunione e in seguito aveva tenuto in non cale le decisioni prese nel corso della stessa, di modo che il contenuto della riunione aveva rivestito per essa un carattere di eccezionalità. È in tali specifiche circostanze che il Tribunale aveva dichiarato che «non si può censurare tale impresa per il fatto di non avere pubblicamente preso le distanze dal contenuto delle discussioni di tale riunione» (sentenza Sarrió/Commissione, cit., punto 211).
- 143 Infine, si deve ricordare che il Tribunale ha statuito che la regolarità della presenza di un'impresa alle riunioni tra operatori [del settore] non incide sulla sua partecipazione alla violazione, ma sul grado della sua partecipazione (sentenza PVC II, cit., punto 939). Ne discende che bisogna distinguere tra la prova della partecipazione a un'intesa e la valutazione del grado di partecipazione, che rileva ai fini del calcolo dell'ammenda. Nella fattispecie, è proprio quanto ha fatto la Commissione tenendo conto ai fini della determinazione dell'importo dell'ammenda della limitata partecipazione all'intesa della ricorrente e accordando a quest'ultima una riduzione per aver essa avuto semplicemente un ruolo di gregaria ('considerando' 164 della Decisione).

- 144 Dall'insieme delle considerazioni sopra svolte risulta che legittimamente la Commissione ha visto nella partecipazione della ricorrente alle due riunioni in questione un indizio inequivocabile della sua adesione all'intesa.

f) Conclusione

- 145 La partecipazione della ricorrente all'intesa di cui all'art. 1, n. 2, della Decisione è stata dimostrata adeguatamente, per cui la prima parte del presente motivo dev'essere respinta.

Sulla seconda parte, sollevata in subordine e relativa a un'errata qualificazione dell'infrazione commessa dalla ricorrente

- 146 La ricorrente sostiene, in subordine, che la Commissione non ha valutato in maniera adeguata il tipo d'infrazione da essa eventualmente commessa. Essendosi limitata a fornire informazioni commerciali, la ricorrente avrebbe al massimo partecipato a uno scambio di informazioni sulle tariffe applicabili al trasporto di autocarri e non ad un accordo, in quanto non si è mai accordata con le sue concorrenti sulla politica commerciale da condurre. Orbene, la ricorrente fa valere che tale scambio di informazioni costituisce indiscutibilmente un'infrazione meno grave di un accordo.

- 147 Occorre osservare che nella fattispecie la Commissione non fonda la sua decisione su semplici scambi di informazioni commerciali tra concorrenti aventi carattere anticoncorrenziale. La Decisione è fondata sulla constatazione di un'intesa prolungata sui prezzi applicabili al trasporto di autocarri sulle linee Patrasso-Bari e Patrasso-Brindisi. È stato giudicato dimostrato che le imprese di cui all'art. 1,

n. 2, della Decisione, fra cui la ricorrente, hanno realizzato nel corso delle riunioni iniziative di prezzi e di scambi di informazioni sulle tariffe applicabili al trasporto di autocarri nell'arco di più anni e che tali iniziative esprimevano una volontà comune di tenere sul mercato un comportamento determinato, sì che la Commissione poteva legittimamente qualificare tali fatti come infrazione ai sensi dell'art. 85, n. 1, del Trattato. Tale constatazione poggia su una serie di documenti e di dichiarazioni di talune delle imprese in discorso che dimostrano adeguatamente l'esistenza dell'intesa.

148 Infine, va rilevato che, nel corso delle riunioni cui la ricorrente ha partecipato, le imprese rappresentate non si sono limitate appena a scambiarsi informazioni. Basta ricordare, a titolo d'esempio, i termini del fax della Strintzis 30 ottobre 1990 e, in particolare, il riferimento all'accordo finale da interpretarsi come la prova che il detto accordo chiudeva un ciclo di discussioni anteriori fra tutte le compagnie di navigazione interessate, compresa la ricorrente, aventi come scopo la fissazione delle tariffe. Ne consegue che l'argomento sollevato dalla ricorrente in tale parte del motivo non può essere accolto.

149 Tale seconda parte deve quindi essere respinta.

150 L'intero secondo motivo dev'essere pertanto respinto.

Sul terzo motivo, vertente su una violazione dei principi di equità e di non discriminazione

Argomenti delle parti

151 La ricorrente considera le prove addotte a suo carico dalla Commissione analoghe a quelle relative alla partecipazione all'infrazione di altre compagnie

quali l'AK Ventouris e la HML. Avendo ritenuto di non disporre di prove sufficienti per sanzionare tali imprese, la Commissione ha, secondo la ricorrente, ingiustamente trattato in maniera diversa situazioni pressoché identiche, di conseguenza violando manifestamente l'art. 190 del Trattato. La ricorrente sostiene che il ragionamento svolto dalla Commissione per non imputare l'infrazione a tali imprese avrebbe potuto essere applicato anche nei suoi confronti.

152 Essa lamenta che la partecipazione dell'AK Ventouris alla riunione del 23 novembre 1993 non è stata considerata un indizio sufficiente per imputare alla stessa la partecipazione all'intesa, mentre la sua partecipazione a due riunioni è stata qualificata anticoncorrenziale.

153 Altrettanto dovrebbe dirsi per la HML, compagnia citata in due documenti (fax della Strintzis 30 ottobre 1990 e 8 dicembre 1989) per la quale, a detta della ricorrente, la Commissione disponeva di una tabella firmata dal rappresentante della stessa HML a riprova della sua accettazione delle tariffe concordate. La ricorrente lamenta che, nel caso della HML, la Commissione, apparentemente in nome del principio — peraltro inapplicabile in quest'occasione — secondo cui la partecipazione ad un'unica riunione non può essere ritenuta un indizio sufficiente di un'infrazione, abbia assolto la condotta di un'impresa che aveva manifestamente sottoscritto un accordo anticoncorrenziale, laddove è palese che essa ricorrente è stata sanzionata pur in assenza di qualsivoglia documento esprime il suo consenso a un'intesa. Infine, l'invocata violazione dell'art. 190 del Trattato sarebbe confermata dal fatto che la Commissione non ha offerto la benché minima spiegazione di tale disparità di trattamento.

154 Quanto, infine, alla compagnia Med Link, la ricorrente ritiene ch'essa sia subentrata alla Med Lines nel 1993 come si evince dal «Lloyd's Register of Ships» nonché dallo «Skolarikos, Greek Merchant Marine Directory». La ricorrente è dell'avviso che la Commissione avrebbe potuto confutare facilmente le spiega-

zioni della Med Link e sostiene che, non imputandole l'infrazione, essa ha violato non solo l'art. 85 del Trattato, ma anche i principi di non discriminazione e della parità di trattamento.

155 Tenuto conto di quanto precede, la ricorrente ritiene che la Decisione debba essere annullata per violazione dei principi generali di uguaglianza e di non discriminazione, principi fondamentali del diritto comunitario, nonché per insufficiente e contraddittoria motivazione.

156 La Commissione contesta la fondatezza di tale motivo. Essa ricorda che, in base a una giurisprudenza costante, occorre conciliare il rispetto del principio della parità di trattamento con il principio di legittimità, secondo cui nessuno può invocare a proprio vantaggio un illecito commesso a favore di altri (sentenze *Mayr-Melnhof/Commissione*, cit., punto 334, e *Cascades/Commissione*, cit., punto 259). Nella fattispecie, l'eventuale illegittimità sarebbe consistita nel non aver indirizzato la Decisione all'AK Ventouris e non già nell'averla indirizzata alla ricorrente.

Giudizio del Tribunale

157 Emerge da una giurisprudenza costante che il rispetto del principio della parità di trattamento deve conciliarsi con il principio di legittimità, secondo cui nessuno può invocare a proprio vantaggio un illecito commesso a favore di altri (sentenze *Mayr-Melnhof/Commissione*, cit., punto 334, e *Cascades/Commissione*, cit., punto 259).

- 158 Ne consegue che gli argomenti della ricorrente non possono essere accolti, dato che — come osservato sopra — a buon diritto la Commissione le ha contestato di aver partecipato all'intesa oggetto della Decisione. Infatti, quand'anche la Commissione si fosse sbagliata nel non indirizzare la Decisione anche alla HML, alla Med Link e all'AK Ventouris, a causa di un'erronea valutazione delle prove disponibili, la ricorrente non può far valere a proprio vantaggio tale errore, che non concerne la sua partecipazione all'intesa.
- 159 Infine, occorre comunque osservare che, contrariamente a quanto pretende la ricorrente, le situazioni di tali altre compagnie non erano identiche alla sua. La situazione della ricorrente era distinta da quella dell'AK Ventouris in quanto la ricorrente aveva partecipato a due riunioni e all'intesa per tre anni, mentre l'AK Ventouris aveva presenziato a una riunione soltanto. Per quanto riguarda la HML, essa è stata nominata in un unico documento, il fax della Strintzis 30 ottobre 1990 ('considerando' 117 della Decisione), atteso che la Commissione segnala che la menzione di tale società al 'considerando' 16 della Decisione era frutto di un errore di stampa essendo il riferimento in realtà alla compagnia ML (Mediterranean Lines o Med Lines). Infine, quanto alla Med Link, la Commissione ha avuto difficoltà ad accertare se quest'ultima fosse subentrata alla Med Lines; una situazione del tutto diversa da quella della ricorrente.
- 160 Da quanto precede deriva che il terzo motivo dev'essere respinto.

Sul quarto motivo, vertente su un'errata applicazione dell'art. 85 del Trattato in mancanza di un pregiudizio sensibile al commercio fra Stati membri

Argomenti delle parti

- 161 La ricorrente sostiene che la condizione del pregiudizio al commercio fra Stati membri non è stata soddisfatta nel caso di specie. Fa valere, al riguardo, che i dati

relativi al volume dei trasporti e al numero di operatori sulla linea Brindisi-Patrasso nel periodo interessato mostrano non solo che il numero delle traversate effettuate e dei camion trasportati è aumentato costantemente, ma anche che parecchi nuovi operatori hanno fatto il loro ingresso sul mercato proprio in quell'arco di tempo. Pertanto il mercato, visto che ha continuato a svilupparsi con regolarità, non avrebbe subito alcuna conseguenza dall'accordo.

- 162 La Commissione contesta la fondatezza di tale motivo e considera che, nella fattispecie, per provare che la condizione del pregiudizio al commercio fra Stati membri è soddisfatta, è sufficiente dimostrare l'esistenza di traffico tra la Grecia e l'Italia. La circostanza che l'accordo abbia peraltro avuto l'effetto di aumentare gli scambi non avrebbe alcuna importanza.

Giudizio del Tribunale

- 163 La condizione d'applicazione dell'art. 85, n. 1, del Trattato relativa al pregiudizio al commercio fra Stati membri è soddisfatta ove si dimostri che l'accordo altera il corso naturale dei flussi commerciali pregiudicando così gli scambi intracomunitari, perché ne impone uno sviluppo diverso da quello che si sarebbe altrimenti verificato (sentenze della Corte 13 luglio 1966, cause riunite 56/64 e 58/64, Consten e Grundig/Commissione, Racc. pag. 457, punto 429; 15 maggio 1975, causa 71/74, Frubo/Commissione, Racc. pag. 563, punto 38, e 11 luglio 1985, causa 42/84, Remia/Commissione, Racc. pag. 2545, punto 22).
- 164 Trattandosi nella fattispecie di una collusione sui prezzi del trasporto di autocarri sulle linee Grecia-Italia, la possibilità ch'essa possa alterare gli scambi non può essere messa in discussione.

165 L'argomento della ricorrente secondo cui il volume dei trasporti e il numero di operatori sulla linea Brindisi-Patrasso nel periodo interessato è aumentato costantemente non può essere accolto. In primo luogo, è plausibile che, in mancanza della collusione in discorso, il numero di camion trasportati avrebbe potuto aumentare in modo ancora più consistente. In secondo luogo, l'applicazione dell'art. 85, n. 1, del Trattato nella parte relativa al pregiudizio agli scambi non poteva dipendere dalla prova di un'alterazione effettiva dal momento che la detta disposizione riguarda gli accordi e le pratiche concordate aventi come «oggetto» o «effetto» la restrizione della concorrenza e l'alterazione degli scambi.

166 Ne consegue che questo motivo dev'essere respinto.

II — Sulle conclusioni svolte in subordine, dirette all'annullamento ovvero alla riduzione dell'ammenda inflitta dalla Decisione

167 A sostegno delle sue conclusioni svolte in subordine dirette all'annullamento ovvero alla riduzione dell'ammenda inflitta dalla Decisione, la ricorrente invoca un motivo vertente su una violazione a suo danno del regolamento n. 4056/86, perché le è stata comminata un'ammenda e perché sarebbero state valutate erroneamente tanto la gravità quanto la durata dell'infrazione.

168 La ricorrente chiede in subordine al Tribunale di annullare l'art. 2 della Decisione in quanto le infligge un'ammenda di ECU 0,98 milioni. Fa valere che, qualora il Tribunale ritenga che la mera partecipazione passiva a due riunioni dall'eventuale contenuto anticoncorrenziale costituisca una violazione dell'art. 85, n. 1, del Trattato, la sua condotta non è sufficientemente grave da giustificare l'applicazione di un'ammenda. Essa sottolinea, in particolare, la passività del suo comportamento, la dissociazione dalle decisioni prese nel corso delle riunioni cui ha assistito, il numero esiguo di elementi probatori a suo carico nonché il ridottissimo impatto commerciale della presunta intesa.

- 169 Ai termini dell'art. 19, n. 2, del regolamento n. 4056/86, «[l]a Commissione può, mediante decisione, infliggere alle imprese ed alle associazioni di imprese ammende che variano da un minimo di mille ad un massimo di un milione di [euro], con facoltà di aumentare quest'ultimo importo fino al 10 % del volume d'affari realizzato durante l'esercizio sociale precedente da ciascuna delle imprese che hanno partecipato alla infrazione, quando intenzionalmente o per negligenza (...) commettano un'infrazione alle disposizioni dell'articolo 85, paragrafo 1, (...), del trattato». Il medesimo articolo prevede che, «[p]er determinare l'ammontare dell'ammenda, occorr[a] tener conto, oltre che della gravità dell'infrazione, anche della sua durata».
- 170 Occorre ricordare che la Commissione dispone, nell'ambito del regolamento n. 4056/86, di un margine di discrezionalità nella determinazione dell'importo delle ammende al fine di orientare il comportamento delle imprese verso il rispetto delle regole sulla concorrenza (v., in tal senso, per analogia, sentenze del Tribunale 6 aprile 1995, causa T-150/89, Martinelli/Commissione, Racc. pag. II-1165, punto 59; 11 dicembre 1996, causa T-49/95, Van Megen Sports/Commissione, Racc. II-1799, punto 53, e 21 ottobre 1997, causa T-229/94, Deutsche Bahn/Commissione, Racc. pag. II-1689, punto 127).
- 171 Ne consegue che, siccome si è giudicato che l'infrazione addebitatale è stata dimostrata adeguatamente, la ricorrente non può lamentare che la Commissione le abbia inflitto un'ammenda in forza dell'art. 19, n. 2, del regolamento n. 4056/86.
- 172 Quanto all'importo e al carattere proporzionale dell'ammenda rispetto all'infrazione contestata, la ricorrente solleva una serie di censure in ordine alla valutazione della gravità e della durata dell'infrazione addebitatale che occorre esaminare separatamente.

A — Sulla prima parte, relativa alla violazione dell'art. 19 del regolamento n. 4056/86 nella valutazione della gravità dell'infrazione

Argomenti delle parti

- 173 La ricorrente deduce che la Decisione l'ha qualificata a torto vettore di medie dimensioni, che la Commissione è incorsa in un errore d'individuazione del fatturato di riferimento e che ha violato l'art. 19, n. 2, del regolamento n. 4056/86 infliggendole un'ammenda superiore al 10 % del suo volume di affari.
- 174 La ricorrente osserva che, ai fini del calcolo dell'ammenda, la Commissione l'ha qualificata come un vettore di medie dimensioni sulla base del suo fatturato complessivo per il 1993, ultimo anno pieno di commissione dell'infrazione per quasi tutte le compagnie. Ora, la ricorrente assume che, per determinare correttamente l'impatto reale del suo comportamento sulla concorrenza nel senso di cui agli orientamenti per il calcolo delle ammende inflitte in applicazione dell'art. 15, n. 2, del regolamento n. 17 e dell'art. 65, n. 5, del Trattato CECA (GU 1998, C 9, pag. 3; in prosieguo: gli «orientamenti»), la Commissione deve basarsi sul fatturato realizzato sulla rotta marittima interessata dall'asserita infrazione, cioè, nella fattispecie, sul fatturato realizzato grazie al trasporto di autocarri sulla linea Brindisi-Patrasso. La scelta della Commissione di riferirsi per tutte le compagnie al fatturato globale realizzato nel 1993 penalizzerebbe ingiustamente la ricorrente perché ad essa è imputata un'infrazione attinente a un'unica linea di traghetti, la Brindisi-Patrasso, e, su di questa, a un unico tipo di servizio offerto, il trasporto di autocarri. Al contrario, la maggior parte delle compagnie implicate sarebbe stata considerata responsabile di un'infrazione relativa a più linee — tutte le linee, nel caso della Minoan, dell'Anek, della Strintzis e della Karageorgis — e a più servizi — sia il trasporto passeggeri che il trasporto autocarri per la Minoan, l'Anek, la Strintzis e la Karageorgis. Sarebbe incongruo che una compagnia cui è addebitata un'infrazione molto meno grave, quanto all'impatto sulla concorrenza e alla durata, e più circoscritta nell'oggetto sia sanzionata sulla base del suo fatturato globale che per il 95 % del suo ammontare non è minimamente collegato alla presunta infrazione.

- 175 La ricorrente sostiene inoltre che la Commissione, sebbene abbia affermato di aver preso in considerazione il fatturato del 1993 per il servizio di traghetto roll-on/roll-off, si è basata, per quanto la concerne, sul fatturato totale, che è superiore a quello realizzato con i soli servizi di traghetto roll-on/roll-off (nel 1993, ITL 81,2 miliardi invece che ITL 68,7 miliardi). A suo avviso, la Commissione non ha mai conosciuto il suo fatturato per il trasporto roll-on/roll-off perché non l'ha mai richiesto.
- 176 La ricorrente è dell'avviso che, avendo essa realizzato nel 1993 circa il 5 % del suo fatturato globale per il trasporto di autocarri sulla linea Brindisi-Patrasso, ossia ITL 4,3 miliardi su un totale di ITL 81,2 miliardi, il fatturato di riferimento da utilizzare per determinare le sue dimensioni debba essere ridotto in proporzione. Così facendo, il rapporto tra il suo fatturato e quello della Minoan scenderebbe notevolmente al di sotto dello 0,4 indicato al 'considerando' 151 (tabella 1) della Decisione, sicché essa dovrebbe essere qualificata, più appropriatamente, come «vettore piccolo».
- 177 La ricorrente fa poi valere che l'ammenda di ECU 980 000 che le è stata comminata corrisponde a circa il 54 % del suo fatturato per il servizio di cui trattasi. A suo dire, anche se la Commissione gode di ampia discrezionalità nella scelta del fatturato di riferimento, la sproporzione fra il fatturato globale e quello specifico nel caso de quo è tale che, nella fattispecie, la Commissione avrebbe dovuto, di sua propria iniziativa e per ragioni di equità sostanziale, rapportare l'ammenda inflittale al secondo anziché al primo.
- 178 Del pari, la ricorrente rimprovera alla Commissione di aver sanzionato i vettori medi, fra cui essa, con un'ammenda pari al 65 % delle ammende imposte ai vettori grandi, una percentuale ch'essa stima troppo elevata e sproporzionata ove si consideri che il rapporto tra il fatturato della Minoan, l'operatore principale, e quello delle operatrici di medie dimensioni oscillava tra lo 0,45 e lo 0,26 — era precisamente dello 0,40 nel suo caso — e che, nel suo limite inferiore, si

avvicinava sostanzialmente a quello dell'unico «vettore piccolo», la *Marlines*, sanzionata con un'ammenda pari al 20 % di quelle irrogate ai vettori principali. Essa aggiunge che la maggior parte dei vettori di dimensioni medie è stata sanzionata partendo da un importo di base superiore, in termini di percentuale del fatturato, all'importo dell'ammenda inflitta alle due operatrici principali, nel suo caso, il 3,3 %.

179 Infine, la ricorrente sostiene che la Commissione ha determinato in pratica gli importi delle ammende contraddicendo la sua stessa affermazione di cui al 'considerando' 151 della Decisione secondo cui: «[il 1993] è la base corretta per confrontare la dimensione relativa delle imprese perché consente alla Commissione di valutare l'importanza specifica delle imprese sul mercato rilevante e quindi l'effetto reale del comportamento anticoncorrenziale di ciascuna impresa». A sostegno di tale tesi, la ricorrente presenta una tabella che dimostrerebbe che l'ammenda inflittale rappresenta il 2,45 % del suo fatturato totale, mentre quella irrogata all'istigatrice principale del cartello, la *Minoan*, costituirebbe soltanto il 3,26 % del suo complessivo fatturato, benché, a differenza della ricorrente, la *Minoan* abbia partecipato a tutti i comportamenti sanzionati e per l'intera durata dell'infrazione oggetto della Decisione. In questo modo la Commissione avrebbe penalizzato le compagnie come la ricorrente che in valori assoluti sarebbero state sanzionate con maggiore severità delle grandi operatrici, che pure hanno partecipato a tutte le infrazioni per un arco di tempo nettamente più lungo.

180 La Commissione contesta la fondatezza delle critiche della ricorrente. Essa ricorda, in limine, che la Decisione applica il nuovo metodo della Commissione per il calcolo delle ammende esposto negli orientamenti. Rimarca che tali orientamenti sono stati pubblicati in risposta alle osservazioni del Tribunale nelle tre sentenze 6 aprile 1995 che esprimevano con chiarezza la necessità che la Commissione illustri tutti gli elementi su cui basa le ammende (sentenze del Tribunale 6 aprile 1995, causa T-147/89, *Société métallurgique de Normandie/Commissione*, Racc. pag. II-1057; causa T-148/89, *Tréfilunion/Commissione*, Racc. pag. II-1063, punto 142, e causa T-151/89, *Société des treillis et panneaux soudés/Commissione*, Racc. pag. II-1991). Aggiunge che, secondo il nuovo metodo, le ammende non sono considerate percentuali del fatturato globale delle

imprese interessate, poiché la Commissione ha voluto prendere come base una cifra espressa in termini assoluti (in ECU), scelta in funzione della gravità dell'infrazione nel suo complesso. Questo approccio sarebbe in linea con la giurisprudenza che ammette la possibilità di prendere in considerazione un cospicuo numero di parametri anziché attribuire un peso eccessivo al fatturato ai fini del calcolo dell'ammenda (sentenze della Corte 7 giugno 1983, cause riunite 100/80-103/80, *Musique diffusion française/Commissione*, Racc. pag. 1825, punti 120 e 121, e *PVC II*, cit., punto 1230). Ciò rifletterebbe l'idea che, sotto il profilo economico, il fatturato non dà indicazioni molto precise sui danni causati dall'infrazione ovvero sul beneficio eventualmente trattenuto dall'impresa e, di conseguenza, sull'importo necessario perché l'ammenda possa fungere da deterrente. La Commissione ritiene che la determinazione delle ammende inflitte alle imprese che hanno partecipato a un'unica infrazione debba basarsi piuttosto sul ruolo assunto da ciascuna di esse, di promotrice o di mera esecutrice, e sul loro livello di cooperazione con essa Commissione. Osserva che, di fatto, il danno che può derivare da un'infrazione complessivamente considerata e i benefici tratti dai singoli partecipanti [all'intesa] non sono necessariamente proporzionali ai loro fatturati.

181 Essa sostiene di aver pienamente applicato gli orientamenti nel caso di specie. Punto di partenza sarebbe stato che un accordo avente ad oggetto la fissazione dei prezzi costituisce un'infrazione molto grave ('considerando' 147 della Decisione). Tuttavia, alla luce del reale impatto dell'infrazione sul mercato e del fatto che il mercato geografico rilevante rappresentava solo una parte limitata del mercato comune, essa ha ritenuto che l'infrazione in causa dovesse essere considerata solo grave ('considerando' 150 della Decisione). La Commissione avrebbe inoltre ponderato la capacità effettiva dei trasgressori di causare un danno serio e, di conseguenza, avrebbe fissato gli importi delle ammende ad un livello atto a garantirne un effetto sufficientemente dissuasivo. Infine, avrebbe tenuto conto delle dimensioni delle imprese per imporre ammende più pesanti alle imprese maggiori, operando una differenziazione in base all'indice relativo dei fatturati per il 1993.

182 La Commissione trova questo modo di procedere conforme alla giurisprudenza, perché il giudice comunitario non ha mai detto di preferire la fissazione di ammende in ragione di una percentuale del fatturato, sia esso il fatturato globale

dell'impresa sia quello realizzato sul mercato in cui l'infrazione è stata commessa. Difatti, avrebbe sempre imposto dalla Commissione di modulare l'importo dell'ammende «in relazione alle circostanze della trasgressione ed alla gravità dell'infrazione» (sentenza della Corte 12 novembre 1985, causa 183/83, Krupp/Commissione, Racc. pag. 3609, punto 97) e di valutare la gravità dell'infrazione sulla scorta, «in particolare, della natura delle restrizioni imposte alla concorrenza» (sentenza Chemiefarma/Commissione, cit., punto 176; sentenze della Corte 15 luglio 1970, causa 45/69, Boehringer/Commissione, Racc. pag. 769, punto 53, e del Tribunale 23 febbraio 1994, cause riunite T-39/92 e T-40/92, CB e Europay/Commissione, Racc. pag. II-49, punto 143). Da parte sua, il Tribunale avrebbe confermato l'idea che le ammende vanno rapportate «alla natura e alla gravità intrinseca dell'infrazione» (sentenza CB e Europay/Commissione, cit., punto 147) e avrebbe costantemente evidenziato i fattori essenziali per la valutazione della gravità dell'infrazione nonché il dovere della Commissione di assicurarsi che la sua azione abbia un effetto deterrente, soprattutto nell'ipotesi di infrazioni che pregiudichino seriamente il raggiungimento degli obiettivi comunitari (sentenze del Tribunale 10 marzo 1992, causa T-13/89, ICI/Commissione, Racc. pag. 1021, punti 352 e 385, e 22 ottobre 1997, cause riunite T-213/95 e T-18/96, SCK e FNK/Commissione, Racc. pag. II-1739, punto 246).

- 183 Il giudice comunitario si limiterebbe a verificare se, nel fissare l'ammenda, la Commissione abbia rispettato tre condizioni, e cioè l'adeguatezza delle ammende alla natura, alla gravità intrinseca dell'infrazione e alla necessità di un effetto deterrente. Poi, a un secondo stadio, analizzerebbe la rilevanza, la pertinenza e la congruità dei singoli parametri contemplati dalla Commissione in ciascun caso e, da ultimo, controllerebbe che i fattori scelti siano stati applicati correttamente. Pertanto la Commissione potrebbe considerare una molteplicità di parametri verificabili dalla Corte: il fatturato relativo al mercato in cui l'infrazione è stata commessa è uno di essi, ma è ben lungi dall'essere obbligatorio (v., in tal senso, sentenze della Corte 8 febbraio 1990, causa C-279/87, Tipp-Ex/Commissione, Racc. pag. I-261, e del Tribunale 14 maggio 1998, causa T-327/94, SCA Holding/Commissione, Racc. pag. II-1373, punto 184).

184 In definitiva, la Commissione rileva che la ricorrente non contesta che la Commissione, una volta stabilita la gravità dell'infrazione in funzione della sua natura e del tipo di restrizioni che l'accordo controverso ha comportato per la concorrenza, ha modulato l'importo dell'ammenda a seconda delle diverse dimensioni delle imprese, prendendo come criterio di riferimento i rispettivi fatturati per l'anno 1993 sul mercato in cui l'infrazione è stata accertata (le tre linee Grecia-Italia considerate complessivamente). Essa osserva che ciò che la ricorrente contesta con i suoi argomenti è ancora una volta la definizione del mercato rilevante il quale, a suo parere, dovrebbe essere circoscritto alla sola rotta servita dalla ricorrente e cioè alla linea Patrasso-Bari/Brindisi.

185 Riguardo all'argomento relativo all'imposizione alla ricorrente di un'ammenda pari al 65 % di quella inflitta ai grandi vettori, la Commissione richiama la giurisprudenza del Tribunale (sentenza Martinelli/Commissione, cit.) secondo cui la Commissione gode di una certa discrezionalità nella fissazione delle ammende. Invero, essa non sarebbe tenuta ad applicare una precisa formula matematica (sentenza Stora Kopparbergs Bergslags/Commissione, cit., punto 119), né a rispettare una perfetta proporzione tra le ammende fissate per i grandi vettori e quelle per i vettori medi.

Giudizio del Tribunale

186 La ricorrente censura la Commissione per aver calcolato l'ammenda senza tener conto della portata dell'infrazione addebitatale la quale concerne unicamente la rotta Patrasso-Bari/Brindisi e i prezzi applicabili al trasporto di autocarri, laddove l'intesa sulla rotta Patrasso-Ancona riguardava pure i prezzi del trasporto passeggeri con autovetture al seguito. La ricorrente si sente trattata pertanto ingiustamente sotto il profilo del calcolo dell'ammenda rispetto alle altre imprese destinatarie della Decisione che hanno partecipato più attivamente ai comportamenti sanzionati dalla Commissione. Così facendo la Commissione avrebbe

imposto alla ricorrente un'ammenda sproporzionata rispetto all'importanza dell'infrazione imputatale. Inoltre, nel determinare l'importo delle ammende, la Commissione avrebbe male applicato, nel caso della ricorrente, il suo stesso metodo di calcolo che, ai termini del 'considerando' 151 della Decisione, consisteva nel comparare la dimensione relativa delle compagnie per poter poi valutare «l'importanza specifica delle imprese sul mercato rilevante e quindi l'effetto reale del comportamento anticoncorrenziale di ciascuna impresa».

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

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

189 Infatti, dai 'considerando' 157 e 158 della Decisione risulta che la Commissione ha calcolato le ammende partendo da 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 a una o a entrambe le infrazioni sanzionate.

190 Ebbene, 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 all'art. 1, n. 2, vale a dire a quella relativa ai livelli dei prezzi da applicare agli

autocarri sulle linee Patrasso-Bari e Patrasso-Brindisi. Ne consegue che l'ammenda inflitta alla ricorrente è stata calcolata sulla premessa erronea che la Decisione sanzionasse un'unica infrazione relativa alle tre linee.

191 La Commissione ha pertanto sanzionato allo stesso modo, violando con ciò il principio di proporzionalità, le imprese che hanno preso parte ad entrambe le infrazioni e quelle che hanno partecipato soltanto ad una di esse. Ora, 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 di quelle che hanno aderito a tutti gli accordi controversi. La Commissione non può punire con uguale severità le compagnie cui la Decisione addebita le due infrazioni e quelle, come la ricorrente, cui ne viene imputata una soltanto.

192 Ne consegue che, essendo stata dichiarata responsabile di aver partecipato solo all'intesa sanzionata all'art. 1, n. 2, della Decisione, la ricorrente è stata sanzionata con un'ammenda sproporzionata rispetto all'importanza dell'infrazione commessa.

193 Del pari, occorre constatare che in tal modo la Commissione ha applicato in maniera errata il suo stesso metodo per il calcolo dell'importo di base in ragione della gravità dell'infrazione. Dal 'considerando' 151 della Decisione risulta infatti che nella fattispecie la Commissione ha ritenuto opportuno «che le ammende più pesanti siano imposte alle imprese più grandi e non alle più piccole a motivo della notevole differenza di dimensioni». La tabella riportata in tale 'considerando' mostra la dimensione relativa di ciascuna impresa interessata rispetto alla Minoan, la principale operatrice del mercato. Si legge all'ultima frase del 'considerando' 151, come la Commissione ha confermato nelle sue memorie, che il confronto delle dimensioni relative è fatto sulla base del fatturato per il 1993 per tutti i servizi di traghetto roll-on e roll-off erogati dalle imprese interessate sulle linee adriatiche, vale a dire sul mercato in cui, a giudizio della Commissione,

l'infrazione era avvenuta, cioè le tre linee Grecia-Italia complessivamente considerate. A detta della Commissione, «[il 1993] è la base corretta per confrontare la dimensione relativa delle imprese perché consente alla Commissione di valutare l'importanza specifica delle imprese sul mercato rilevante e quindi l'effetto reale del comportamento anticoncorrenziale di ciascuna impresa» ('considerando' 151, in fine).

¹⁹⁴ Inoltre, le imprese destinatarie della Decisione sono suddivise in tale tabella in tre categorie: grandi vettori, vettori di medie dimensioni e piccoli vettori. Vi è indicato che la ricorrente era un'operatrice media e che le sue dimensioni equivalgono al 40 % di quelle della Minoan, senza tuttavia distinguersi le imprese partecipanti a uno soltanto degli accordi sanzionati, come appunto la ricorrente, da quelle che avevano aderito ad entrambi. Per di più, dal 'considerando' 152 della Decisione emerge che la Commissione ha considerato che l'importo di base dell'ammenda per le operatrici di dimensioni medie, compresa la ricorrente, doveva ammontare al 65 % di quella comminata alla Minoan. Conformemente a tale approccio, la tabella al 'considerando' 158 della Decisione mostra che, per i vettori medi, fra cui la ricorrente, l'importo di base in funzione della gravità è stato di ECU 1,3 milioni, mentre per i grandi vettori di 2 milioni.

¹⁹⁵ Dal fascicolo si evince che nel 1993, l'anno preso a riferimento della Commissione per comparare le dimensioni delle imprese, la ricorrente ha realizzato per l'attività oggetto dell'accordo sanzionato, vale a dire il trasporto di autocarri sulla linea Brindisi-Patrasso, solo una piccola parte del suo fatturato globale.

¹⁹⁶ Orbene, nella misura in cui ha valutato la dimensione relativa della ricorrente prendendo in considerazione il suo fatturato totale e non il solo fatturato per il servizio interessato dall'intesa sanzionata, la Commissione ha commesso un errore d'applicazione nei confronti della ricorrente del fattore «dimensione

relativa» indicato al ‘considerando’ 151 della Decisione come pertinente nella fattispecie per sanzionare le imprese. Essa non ha dunque correttamente valutato «l’importanza specifica delle imprese sul mercato rilevante e quindi l’effetto reale del comportamento anticoncorrenziale di ciascuna impresa».

- 197 In quanto la Commissione ha applicato erroneamente, nei riguardi della ricorrente, il suo stesso metodo per il calcolo dell’importo di base in funzione della gravità, non occorre esaminare la fondatezza delle altre censure della ricorrente che lamenta altri errori di valutazione del detto importo ad opera della Commissione.
- 198 Questa parte di motivo dev’essere quindi accolta parzialmente, ciò che giustifica una riduzione dell’importo dell’ammenda.

B — Sulla seconda parte, relativa alla violazione dell’art. 19 del regolamento n. 4056/86 nella valutazione della durata dell’infrazione

1. Sulla riduzione della durata dell’infrazione in ragione della legittimità della partecipazione della ricorrente alla riunione del 24 novembre 1993 e della mancanza di prove dirette della prosecuzione dell’infrazione

Argomenti delle parti

- 199 La ricorrente domanda al Tribunale, qualora esso ritenga che l’aver partecipato alla prima riunione costituisca di per sé un’infrazione, l’annullamento dell’art. 1,

n. 2, della Decisione, nella parte in cui dichiara che l'infrazione constatata si è protratta oltre il 25 ottobre 1991, data in cui, ad ogni buon conto, l'accordo del 30 ottobre 1990 sarebbe terminato. Essa ritiene che, in tal caso, occorra ridurre la durata dell'infrazione considerata.

- 200 La Commissione rinvia alle sue osservazioni dirette a dimostrare l'esistenza di documenti comprovanti la partecipazione della ricorrente all'infrazione.

Giudizio del Tribunale

- 201 Essendo stato osservato che la partecipazione della ricorrente all'accordo dal 30 ottobre 1990 al 24 novembre 1993 è dimostrata adeguatamente, occorre respingere questo capo della seconda parte del motivo in esame.

2. Sulla riduzione dell'ammenda in ragione della discriminazione subita dalla ricorrente, rispetto all'Anek e alla Ventouris Ferries, nel calcolo della maggiorazione

Argomenti delle parti

- 202 La ricorrente lamenta di essere stata discriminata rispetto all'Anek e alla Ventouris Ferries al momento della maggiorazione dell'ammenda in ragione della durata. La ricorrente considera che la detta maggiorazione è stata calcolata nella

misura del 5 % per semestre dell'infrazione per tutte le compagnie tranne l'Anek e la Ventouris Ferries, le quali hanno beneficiato di una riduzione indebita, contraria al principio della parità di trattamento. Quanto alla ricorrente, la Commissione avrebbe arrotondato «per eccesso» le percentuali totali calcolate utilizzando il tasso del 10 % annuo e dello 0,83 % mensile, mentre per l'Anek e per la Ventouris Ferries la Commissione avrebbe, al contrario, arrotondato «per difetto».

- 203 La Commissione sostiene che la ricorrente non può invocare un'eventuale illiceità di calcolo dell'ammenda a favore dell'Anek e della Ventouris Ferries poiché il principio della parità di trattamento va conciliato con quello di legittimità e ricorda di non essere tenuta ad applicare una formula matematica per fissare l'importo dell'ammenda (sentenza Stora Kopparbergs Bergslags/Commissione, cit.).

Giudizio del Tribunale

- 204 Dai 'considerando' 155 e 156 della Decisione risulta che la Commissione ha concluso che la durata dell'infrazione è stata lunga per la Minoan, la Strintzis e la Karageorgis e media per le altre compagnie, fra cui la ricorrente, l'Anek e la Ventouris Ferries. Essa ha poi ritenuto che ciò giustificasse «una maggiorazione delle ammende di 10 % per ogni anno di durata dell'infrazione nel caso di Minoan e Strintzis, di 20 % nel caso di Marlines e di 35-55 % per le altre compagnie». La tabella 2 riporta le percentuali di maggiorazione da applicare alle varie compagnie.

- 205 Emerge da tale tabella 2 che, per tener conto della durata, l'importo di riferimento calcolato in funzione della gravità è stato aumentato del 45 % per l'Anek, del 40 % per la Ventouris Ferries e del 35 % per la ricorrente.

206 Occorre osservare, innanzi tutto, che l'applicazione di tale metodo risponde perfettamente a quanto disposto dagli orientamenti per rapportare l'entità dell'ammenda alla durata dell'infrazione. Essi prevedono, infatti, al punto 1.B, che per «infrazioni di media durata (in generale per periodi da 1 a 5 anni) (...) la maggiorazione p[ossa] arrivare fino al 50 % dell'ammenda applicabile in funzione della gravità dell'infrazione».

207 Nel caso della ricorrente la Commissione ha ritenuto dimostrato che questa avesse partecipato all'intesa tra il 30 ottobre 1990 e il luglio 1994 ('considerando' 154 della Decisione), vale a dire per tre anni e nove mesi. Ne consegue che, nei confronti della ricorrente, la Commissione ha rispettato le indicazioni ch'essa stessa aveva dato negli orientamenti, potendo l'importo dell'ammenda in caso d'infrazioni di durata media arrivare fino al 50 % dell'importo determinato in funzione della gravità dell'infrazione. Del resto, esaminando isolatamente il caso della ricorrente, si potrebbe perfino rilevare che la Commissione l'ha trattata in modo favorevole rispetto a quanto avrebbe potuto fare, atteso che per le infrazioni di durata media, da uno a cinque anni secondo gli orientamenti, sarebbe stato logico praticare un aumento del 10 % per ogni anno d'infrazione. In tale ipotesi, l'importo di base dell'ammenda inflitta alla ricorrente avrebbe potuto essere maggiorato, in ragione della durata, del 37,5 % anziché del 35 % che le è stato effettivamente applicato.

III — *Sulla richiesta della Commissione di rivedere, aumentandolo, l'importo dell'ammenda inflitta alla ricorrente*

208 La Commissione considera che la ricorrente ha contestato i fatti di cui alla Decisione e fa valere, nell'ambito del secondo motivo, che il Tribunale dovrebbe perciò rivedere, aumentandolo, l'importo dell'ammenda inflitta alla ricorrente perché, come segnalato al 'considerando' 169 della Decisione, la riduzione del 20 % applicatale era giustificata dalla mancata contestazione dei fatti esposti nella comunicazione degli addebiti.

209 Per il Tribunale tale domanda non può essere accolta. Il Tribunale ha infatti affermato nella sua sentenza 28 febbraio 2002, causa T-354/94, *Stora Kopparbergs Bergslags/Commissione* (Racc. pag. II-843), su rinvio della Corte a seguito d'impugnazione, che «il rischio che un'impresa che si è avvalsa di una riduzione dell'ammenda come corrispettivo della propria cooperazione presenti successivamente ricorso d'annullamento contro la decisione che ha constatato l'infrazione alle regole della concorrenza e ha sanzionato l'impresa responsabile a tale titolo, e risulti vittoriosa dinanzi al Tribunale di primo grado o dinanzi alla Corte in sede di impugnazione, è una conseguenza normale dell'esperienza dei mezzi di ricorso previsti dal Trattato e dallo Statuto [della Corte di giustizia]. Pertanto, il mero fatto che l'impresa che ha cooperato con la Commissione e fruito di una riduzione dell'ammenda a tale titolo sia risultata vittoriosa non può giustificare una nuova valutazione della portata della riduzione concessale» (punto 85).

IV — *Conclusioni*

210 È stato statuito che alla ricorrente, che è stata dichiarata responsabile di aver partecipato solo all'intesa sanzionata all'art. 1, n. 2, della Decisione, è stata inflitta un'ammenda sproporzionata rispetto alla gravità dell'infrazione commessa. Di conseguenza, tale ammenda dev'essere ridotta.

211 Considerata l'economia della Decisione, nonché il fatto che nella fattispecie la Commissione ha voluto applicare un metodo inteso a tener conto del peso specifico delle imprese e dell'impatto reale delle infrazioni commesse sulla concorrenza, l'ammenda della ricorrente dev'essere calcolata in base all'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 Patrasso-Ancona di cui all'art. 1, n. 1, della Decisione. Dalla risposta della Commissione al quesito posto dal Tribunale, nell'ambito delle misure di organizzazione del procedimento, risulta che il fatturato complessivo delle

imprese sanzionate nella Decisione ammonta a ECU 114,3 milioni. Dal fascicolo si ricava che il fatturato corrispondente ai servizi di trasporto oggetto dell'intesa sanzionata all'art. 1, n. 2, della Decisione, sulle linee Patrasso-Bari e Patrasso-Brindisi, equivale a circa un quarto del fatturato totale che era stato preso in considerazione.

212 Alla luce degli elementi summenzionati il Tribunale statuisce, nell'esercizio della sua competenza anche di merito, che l'ammenda di EUR 980 000 irrogata alla ricorrente va ridotta a EUR 245 000.

213 Il ricorso, per il resto, è respinto.

Sulle spese

214 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 delle parti 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.

Per questi motivi,

IL TRIBUNALE (Quinta Sezione)

dichiara e statuisce:

- 1) L'importo dell'ammenda inflitta all'Adriatica di Navigazione SpA è fissato a EUR 245 000.
- 2) Il ricorso, per il resto, è respinto.
- 3) L'Adriatica di Navigazione SpA è condannata a sopportare le proprie spese, nonché i tre quarti di quelle sostenute dalla Commissione. 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 - 5429

Indice

Fatti all'origine del ricorso	II- 5356
Procedimento e conclusioni delle parti	II- 5360
In diritto	II- 5362
I — Sulle conclusioni dirette all'annullamento della Decisione	II- 5363
Sul primo motivo, vertente su una violazione degli artt. 85 del Trattato e 190 del Trattato CE (divenuto art. 253 CE), in quanto la Decisione è viziata da un difetto di motivazione nella definizione del mercato rilevante e da una contraddittorietà tra la motivazione e il dispositivo	II- 5363
Argomenti delle parti	II- 5363
Giudizio del Tribunale	II- 5367
A — Sull'argomento relativo a un'errata applicazione dell'art. 85, n. 1, del Trattato in mancanza di un'adeguata definizione del mercato rilevante ..	II- 5368
B — Sull'argomento relativo a una violazione dell'obbligo di motivazione nella definizione del mercato rilevante	II- 5376
Sul secondo motivo, vertente sulla non provata partecipazione della ricorrente all'accordo sui prezzi per il trasporto di autocarri sulla linea Brindisi-Patrasso .	II- 5378
Sulla prima parte, relativa a un'errata valutazione dei documenti considerati come prove a carico e a un'errata imputazione dell'infrazione	II- 5378
— Argomenti delle parti	II- 5378
— Giudizio del Tribunale	II- 5388
A — Considerazioni preliminari	II- 5388
B — Sui documenti a carico considerati nella Decisione per provare l'infrazione addebitata alla ricorrente	II- 5389
1. Sull'esistenza di un accordo sui prezzi del trasporto degli autocarri sulle linee Patrasso-Bari e Patrasso-Brindisi	II- 5390

2. Sulla partecipazione della ricorrente all'intesa sulle linee Patrasso-Bari e Patrasso-Brindisi	II- 5391
a) Sulla riunione del 25 ottobre 1990 e sul fax 30 ottobre 1990	II- 5391
b) Sulla riunione del 24 novembre 1993	II- 5394
c) Sul protrarsi dell'infrazione tra la riunione del 25 ottobre 1990 e la riunione del 24 novembre 1993	II- 5398
d) Sulla mancata dissociazione	II- 5401
e) Sull'argomento relativo alla partecipazione della ricorrente solo a due riunioni	II- 5405
f) Conclusione	II- 5406
 Sulla seconda parte, sollevata in subordine e relativa a un'errata qualificazione dell'infrazione commessa dalla ricorrente	II- 5406
 Sul terzo motivo, vertente su una violazione dei principi di equità e di non discriminazione	II- 5407
Argomenti delle parti	II- 5407
Giudizio del Tribunale	II- 5409
 Sul quarto motivo, vertente su un'errata applicazione dell'art. 85 del Trattato in mancanza di un pregiudizio sensibile al commercio fra Stati membri	II- 5410
Argomenti delle parti	II- 5410
Giudizio del Tribunale	II- 5411
 II — Sulle conclusioni svolte in subordine, dirette all'annullamento ovvero alla riduzione dell'ammenda inflitta dalla Decisione	II- 5412
A — Sulla prima parte, relativa alla violazione dell'art. 19 del regolamento n. 4056/86 nella valutazione della gravità dell'infrazione	II- 5414
Argomenti delle parti	II- 5414
Giudizio del Tribunale	II- 5419
	II - 5431

B — Sulla seconda parte, relativa alla violazione dell'art. 19 del regolamento n. 4056/86 nella valutazione della durata dell'infrazione	II- 5423
1. Sulla riduzione della durata dell'infrazione in ragione della legittimità della partecipazione della ricorrente alla riunione del 24 novembre 1993 e della mancanza di prove dirette della prosecuzione dell'infrazione ..	II- 5423
Argomenti delle parti	II- 5423
Giudizio del Tribunale	II- 5424
2. Sulla riduzione dell'ammenda in ragione della discriminazione subita dalla ricorrente, rispetto all'Anek e alla Ventouris Ferries, nel calcolo della maggiorazione	II- 5424
Argomenti delle parti	II- 5424
Giudizio del Tribunale	II- 5425
III — Sulla richiesta della Commissione di rivedere, aumentandolo, l'importo dell'ammenda inflitta alla ricorrente	II- 5426
IV — Conclusione	II- 5427
Sulle spese	II- 5428