SENTENZA DEL TRIBUNALE (Terza Sezione)
28 febbraio 2002 *

Nella causa T-395/94,

Atlantic Container Line AB, con sede a Göteborg (Svezia),

Cho Yang Shipping Co. Ltd, con sede a Seul (Corea del Sud),

DSR-Senator Lines GmbH, con sede a Brema (Germania),

Hapag Lloyd AG, con sede ad Amburgo (Germania),

Mediterranean Shipping Company SA, con sede a Ginevra (Svizzera),

A.P. Møller-Mærsk Line, con sede a Copenaghen (Danimarca),

Nedlloyd Lijnen BV, con sede a Rotterdam (Paesi Bassi),

Neptune Orient Lines Ltd, con sede a Singapore,

Nippon Yusen Kaisha (NYK Line), con sede a Tokyo (Giappone),

Orient Overseas Container Line (UK) Ltd, con sede a Levington (Regno Unito),

P & O Containers Ltd, con sede a Londra (Regno Unito),

Polish Ocean Lines (POL), con sede a Gdynia (Polonia),

* Lingua processuale: l'inglese.

Sea-Land Service Inc., con sede a Jersey City, New Jersey (Stati Uniti d'America),

Tecomar SA de CV, con sede a Città del Messico (Messico),

Transportación Marítima Mexicana SA de CV, con sede a Città del Messico,

rappresentate dai sigg. J. Pheasant, N. Bromfield e, inizialmente, dal sig. S. Kim, in seguito dal sig. M. Levitt, solicitors, con domicilio eletto in Lussemburgo,

ricorrenti,

sostenute da

The European Community Shipowners' Associations ASBL, con sede a Bruxelles (Belgio), rappresentata dal sig. D. Waelbroeck, avvocato,

e da

The Japanese Shipowners' Association, con sede a Tokyo, rappresentata inizialmente dai sigg. N. Forwood, QC, e P. Rutley, solicitor, e in seguito da F. Murphy, avvocato, con domicilio eletto in Lussemburgo,

intervenienti,

contro

Commissione delle Comunità europee, rappresentata dai sigg. B. Langeheine e R. Lyal, in qualità di agenti, con domicilio eletto in Lussemburgo,

convenuta,

sostenuta da

The Freight Transport Association Ltd, con sede a Tunbridge Wells (Regno Unito), di cui fa parte The British Shipping Council,

Association des utilisateurs de transport de fret, con sede a Parigi (Francia), di cui fa parte il Conseil des chargeurs français,

e da

The European Council of Transport Users ASBL, con sede a Bruxelles, di cui fa parte The European Shippers Council,

rappresentati dal sig. M. Clough, solicitor-advocate QC, con domicilio eletto in Lussemburgo,

intervenienti,

avente ad oggetto l'annullamento della decisione della Commissione 19 ottobre 1994, 94/980/CE, relativa ad una procedura di applicazione dell'articolo 85 del Trattato CE (IV/34.446 — Trans Atlantic Agreement) (GU L 376, p. 1),

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

composto dai sigg. K. Lenaerts, presidente, J. Azizi e M. Jaeger, giudici,

cancelliere: Y. Mottard, referendario

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza dell'8 giugno 2000,

ha pronunciato la seguente

Sentenza [1]

Contesto giuridico

1 Il regolamento del Consiglio 6 febbraio 1962, n. 17, primo regolamento d'applicazione degli articoli 85 e 86 del Trattato (GU 1962, 13, pag. 204), si

1 — Sono riprodotti solo i punti della motivazione della presente sentenza di cui il Tribunale ritiene utile la pubblicazione.

applicava originariamente a tutte le attività coperte dal Trattato. Tuttavia, considerando che, nel quadro della politica comune dei trasporti e tenuto conto delle peculiarità di tale settore, si rendeva necessario emanare una disciplina della concorrenza diversa da quella prevista per gli altri settori economici, il Consiglio ha adottato il regolamento 26 novembre 1962, n. 141, relativo alla non applicazione del regolamento n. 17 del Consiglio al settore dei trasporti (GU 1962, n. 124, pag. 2751).

2 Le modalità d'applicazione degli artt. 85 e 86 del Trattato CE (divenuti artt. 81 CE e 82 CE) al settore dei trasporti terrestri sono definite dal regolamento (CEE) del Consiglio 19 luglio 1968, n. 1017, relativo all'applicazione di regole di concorrenza ai settori dei trasporti ferroviari, su strada e per vie navigabili (GU L 175, pag. 1).

3 Il 22 dicembre 1986, il Consiglio ha adottato il regolamento (CEE) n. 4056/86, che determina le modalità di applicazione degli articoli 85 e 86 del Trattato ai trasporti marittimi (GU L 378, pag. 4).

4 All'art. 1, n. 2, del regolamento n. 4056/86, si precisa che quest'ultimo «concerne unicamente i trasporti marittimi internazionali — esclusi i servizi di trasporto con navi da carico non regolari [ossia i trasporti di merci alla rinfusa per mezzo di navi noleggiate a richiesta] — da o verso uno o più porti comunitari».

5 Ai sensi dell'art. 1, n. 3, lett. b), del regolamento n. 4056/86, per conferenza marittima si intende «un gruppo di due o più trasportatori armatori che assicura servizi internazionali di linea per il trasporto di merci su una o più linee entro limiti geografici determinati e in base ad accordi o intese di qualunque natura,

nell'ambito dei quali essi gestiscono in comune applicando tassi di nolo uniformi o comuni e ogni altra condizione concordata nei riguardi della fornitura di detti servizi di linea».

6 L'ottavo 'considerando' del regolamento n. 4056/86 è così formulato:

«considerando che è opportuno prevedere un'esenzione per categoria a favore delle conferenze marittime; che infatti queste conferenze esercitano un ruolo stabilizzatore atto a garantire servizi affidabili ai caricatori; che esse contribuiscono in genere ad assicurare un'offerta di servizi di trasporto marittimo regolari, sufficienti ed efficaci, tenendo inoltre equamente conto degli interessi degli utenti; che questi risultati non possono essere ottenuti senza la cooperazione che le compagnie marittime organizzano in seno alle suddette conferenze in materia di tariffe e eventualmente di offerta di capacità o di ripartizione del tonnellaggio da trasportare, e anche delle entrate; che nella maggior parte dei casi le conferenze restano sottoposte ad una concorrenza effettiva da parte sia dei servizi regolari non conferenziati sia in determinati casi, dei servizi non di linea e di altri modi di trasporto; che inoltre, la mobilità delle flotte, che caratterizza la struttura dell'offerta nel settore dei servizi di trasporti marittimi, esercita una pressione concorrenziale permanente sulle conferenze, che di norma non hanno la possibilità di eliminare la concorrenza per una parte sostanziale dei servizi di trasporto marittimo in questione».

7 L'art. 3 del regolamento n. 4056/96 prevede un'esenzione per categoria a favore degli «accordi, [delle] decisioni e [delle] pratiche concordate tra tutti o parte dei membri di una o più conferenze marittime intesi a perseguire la fissazione dei prezzi e delle condizioni di trasporto e, a seconda dei casi, uno o più dei seguenti obiettivi:

a) il coordinamento degli orari delle navi o delle loro date di partenza o di scalo;

b) la determinazione della frequenza dei viaggi o degli scali;

c) il coordinamento o la ripartizione dei viaggi o degli scali fra membri della conferenza;

d) la regolazione della capacità di trasporto offerta da ciascuno dei membri;

e) la ripartizione fra i membri del tonnellaggio trasportato o delle entrate».

8 Al fine di impedire alle conferenze marittime d'istituire pratiche incompatibili con le disposizioni dell'art. 85, n. 3, del Trattato, e in particolare restrizioni alla concorrenza non indispensabili per il conseguimento degli obiettivi che giustificano la concessione dell'esenzione, il regolamento n. 4056/86 ha corredato l'esenzione per categoria di alcune condizioni ed alcuni oneri. Da una parte, l'art. 4 del detto regolamento prevede che, pena la nullità dell'accordo o della parte interessata di quest'ultimo, l'esenzione è subordinata alla condizione tassativa che l'accordo non rechi pregiudizio a determinati porti, utenti o vettori per effetto dell'applicazione di condizioni differenziate. Dall'altra, l'art. 5 del regolamento n. 4056/86 subordina l'esenzione al rispetto di taluni obblighi connessi, in particolare, agli accordi di fedeltà e ai servizi non previsti dal nolo.

9 Al tredicesimo 'considerando' si rammenta inoltre che «l'esenzione non può essere acquisita se non ricorrono le condizioni dell'art. 85, paragrafo 3 [del

Trattato]; che la Commissione deve pertanto avere la facoltà di adottare gli opportuni provvedimenti qualora un'intesa esentata dimostri di avere, a causa di circostanze particolari, taluni effetti incompatibili» con il suddetto articolo.

10 A tal fine, l'art. 7 del regolamento n. 4056/86 prevede un meccanismo di controllo delle intese esentate. Quando gli interessati contravvengono ad un obbligo previsto dall'art. 5 del regolamento, oppure quando, a causa di circostanze particolari, determinati accordi che beneficiano di un'esenzione producono effetti incompatibili con le condizioni stabilite dall'art. 85, n. 3, del Trattato, la Commissione può adottare determinati provvedimenti. Tra le circostanze particolari è espressamente contemplata quella derivante da «atti di una conferenza o modifiche delle condizioni del mercato in un dato traffico che determinano l'assenza o l'eliminazione di una concorrenza effettiva o potenziale». In tal caso, l'art. 7 del regolamento n. 4056/86 prevede che la Commissione revochi il beneficio dell'esenzione di gruppo.

11 Ai fini dell'applicazione dell'art. 85, n. 3, del Trattato ed in virtù dell'art. 12 del regolamento n. 4056/86, le imprese che intendano avvalersi delle disposizioni dell'art. 85, n. 3, del Trattato, a favore degli accordi, decisioni e pratiche concordate di cui all'art. 85, n. 1, ai quali esse partecipano, possono rivolgere una domanda alla Commissione. Se, entro un termine di novanta giorni a decorrere dal giorno della pubblicazione del contenuto essenziale della domanda nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*, la Commissione non comunica alle imprese che le hanno rivolto la domanda che esistono seri dubbi quanto all'applicabilità dell'art. 85, n. 3, del Trattato, l'accordo, la decisione o la pratica concordata, quali descritti nella domanda, sono considerati esenti per sei anni al massimo a decorrere dal giorno della predetta pubblicazione (art. 12, n. 3, primo comma, del regolamento n. 4056/86). Se la Commissione constata, dopo la scadenza del termine di novanta giorni, ma prima della scadenza del termine di sei anni, che non sono soddisfatte le condizioni per l'applicazione dell'art. 85, n. 3, essa adotta una decisione che dichiara applicabile il divieto di cui all'art. 85, n. 1, del Trattato (art. 12, n. 3, secondo comma, del regolamento n. 4056/86). Infine, la Commissione, se constata che le condizioni previste all'art. 85, nn. 1 e 3, sono soddisfatte, adotta una decisione di applicazione dell'art. 85, n. 3, del Trattato (art. 12, n. 4, secondo comma, del regolamento n. 4056/86).

Fatti all'origine della controversia

12 Il presente ricorso è diretto contro la decisione della Commissione 19 ottobre 1994, 94/980/CE, relativa ad una procedura di applicazione dell'art. 85 del Trattato CE (IV/34.446 — Trans Atlantic Agreement) (GU L 376, pag. 1; in prosieguo: la «decisione TAA» o la «decisione impugnata»). Con detta decisione, la Commissione ha dichiarato che talune disposizioni del Trans Atlantic Agreement (in prosieguo: il «TAA»), un accordo cui aderivano le quindici compagnie marittime ricorrenti, relativo al trasporto regolare (in prosieguo: il «trasporto di linea») di container attraverso l'Atlantico, tra l'Europa del Nord e gli Stati Uniti, e al trasporto terrestre di pre-instradamento e post-instradamento di container, costituivano violazioni dell'art. 85, n. 1, del Trattato. La Commissione ha negato a dette disposizioni il beneficio di un'esenzione ai sensi dell'art. 85, n. 3, del Trattato. La Commissione non ha inflitto ammende per le infrazioni constatate.

13 I fatti non contestati, quali risultano dalla decisione TAA e dalle osservazioni scritte delle parti, possono essere riassunti come segue.

14 Il traffico transatlantico rappresenta il terzo traffico mondiale dopo il traffico transpacifico ed il traffico Europa-Estremo Oriente. Nel 1984, le nove conferenze marittime fino ad allora presenti sulla rotta transatlantica sono state sostituite da due conferenze: North Europe-USA Rate Agreement (Neusara) per il traffico con destinazione Stati Uniti, e USA-North Europe Rate Agreement (Usanera) per quello con destinazione Europa. Nel 1992, le sette compagnie marittime aderenti ad entrambe le conferenze (Atlantic Container Line, Compagnie générale maritime, Hapag Lloyd, Maersk, Nedlloyd, P & O e Sea-Land) detenevano congiuntamente il 52,9% in direzione est-ovest (Westbound), ed il 55,7% in direzione ovest-est (Eastbound) del mercato dei servizi di trasporto di linea di container. I loro principali concorrenti erano, all'epoca, Orient Overseas Container Line (in prosieguo: la «OOCL»), Cho Yang, DSR-Senator Lines,

Mediterranean Shipping Company (in prosieguo: la «MSC»), Polish Ocean Line (POL), Atlantic Cargo Shipping, Evergreen, Independent Container, Lykes e Star Shipping. Tutte le altre compagnie indipendenti dalle conferenze marittime detenevano quote di mercato inferiori all'1%.

15 Le conferenze Neusara e Usanera rispondevano a principi di funzionamento identici. I prezzi dei servizi di trasporto offerti venivano stabiliti in base ad una tariffa pubblica, valida per tutti i membri della conferenza. Per un determinato tragitto, il prezzo del trasporto previsto dal tariffario dipendeva dal tipo di merci trasportate. Per uno stesso tragitto, il prezzo poteva variare da 1 a 5 a seconda della merce trasportata. I caricatori potevano far trasportare le loro merci indifferentemente da qualsiasi membro della conferenza corrispondendo il prezzo indicato nel rispettivo tariffario.

16 Per beneficiare di una riduzione di prezzo rispetto alla tariffa della conferenza, ai caricatori si offrivano due possibilità. Da un lato, essi potevano ottenere una riduzione tariffaria da parte di uno dei membri della conferenza per mezzo di un'«azione tariffaria indipendente». Tale espressione si riferisce al meccanismo previsto da talune disposizioni della pertinente normativa degli Stati Uniti, l'US Shipping Act 1984, inteso a garantire a tutti i membri di una conferenza che serve i porti di detto paese la possibilità di concedere unilateralmente una riduzione di prezzo rispetto alla tariffa della conferenza. Nelle conferenze Usanera e Neusara, le compagnie marittime che decidevano di fare ricorso ad un'azione tariffaria autonoma erano tenute ad informarne gli altri membri.

17 D'altro canto, i caricatori avevano facoltà di concludere un «contratto di servizio» con la conferenza. Nell'ambito di tale contratto, il caricatore s'impegnava a far trasportare dalla conferenza un quantitativo minimo di merci per un determinato periodo. In contropartita, la conferenza concedeva ai caricatori uno sconto sulla propria tariffa. Nessuna conferenza consentiva ai suoi membri di concludere contratti di servizio a titolo individuale.

18 I mercati dei servizi di trasporto marittimo di linea di container sono generalmente soggetti a condizioni economiche diverse a seconda della direzione del traffico. Sulla rotta transatlantica esiste un notevole squilibrio tra la domanda di servizi con destinazione Europa e quella di servizi con destinazione Stati Uniti. Nel 1987 e nel 1988, il volume del traffico con destinazione Stati Uniti superava ampiamente quello del traffico con destinazione Europa. A partire dal 1991 la situazione si è invece capovolta, poiché il volume del traffico con destinazione Europa ha leggermente superato quello con destinazione Stati Uniti. I tassi di utilizzo delle navi — il rapporto tra il volume della domanda e la capacità di trasporto disponibile — erano stimati, nel 1992, al 72,4% per il traffico con destinazione Europa e al 62,6% per quello verso gli Stati Uniti. Infine, nel corso del 1993 il traffico con destinazione Stati Uniti è nettamente aumentato, mentre il traffico verso l'Europa ha registrato una notevole flessione.

19 I prezzi dei servizi di trasporto marittimo, o tassi di nolo, sulla rotta transatlantica sono diminuiti in misura significativa tra il 1980 ed il 1992. Tra il 1988 ed il 1992, alla diminuzione del volume del traffico verso gli Stati Uniti ha fatto seguito un continuo ribasso dei tassi di nolo. Dal 1988 al 1991, i tassi praticati in direzione est-ovest sono diminuiti di oltre il 23% mentre quelli con direzione Europa sono aumentati dal 10 al 13%.

20 In tale contesto economico, gli armatori hanno subito gravi perdite finanziarie.

21 A partire dal 1985, dinanzi al peggioramento delle condizioni di mercato, i membri delle conferenze ed alcune compagnie indipendenti (Evergreen, POL, MSC, OOCL e Lykes) hanno stipulato accordi detti «di discussione» che consentivano loro di discutere, in particolare, i loro prezzi e le loro tariffe e condizioni di trasporto. Tali accordi, denominati Eurocorde e Gulfway, erano sprovvisti di meccanismi decisionali vincolanti. A partire dal 1990 alcuni armatori, ritenendo che gli accordi Eurocorde e Gulfway non consentissero

d'imporre aumenti dei tassi di nolo in grado di soddisfare sia i membri delle conferenze che gli indipendenti, hanno espresso il desiderio di adottare una nuova cornice di cooperazione che andasse al di là degli accordi di discussione e delle strutture tradizionali delle conferenze marittime.

22 Sono stati avviati negoziati tra gli armatori per concludere un accordo di tipo ancora sconosciuto nell'ambito del traffico transatlantico al fine di contrastare il crollo dei tassi di nolo. Per conseguire tale obiettivo, gli armatori ritenevano che fosse necessario dotarsi di una cornice di cooperazione che disciplinasse sia la definizione dei tassi di nolo sia la limitazione delle capacità di trasporto offerte.

23 Secondo le spiegazioni fornite dalle ricorrenti, un accordo del genere poteva porre rimedio all'instabilità del mercato solo riunendo un numero sufficiente di compagnie marittime. Per ricondurre i tassi di nolo ad un livello che garantisse una redditività sufficiente, gli armatori ritenevano che occorresse raggruppare in una stessa struttura sia i membri delle conferenze Usanera e Neusara sia le compagnie indipendenti. Tuttavia, al conseguimento di tale obiettivo si frapponeva un grave ostacolo. Gli armatori indipendenti si rifiutavano di aderire a conferenze che, come l'Usanera e la Neusara, operavano in base ad una tariffa unica, in quanto non potevano imporre ai loro clienti tassi di nolo così elevati come quelli praticati da dette conferenze.

24 Il 6 maggio 1992, le compagnie aderenti alle conferenze Usanera e Neusara, da una parte, e cinque compagnie marittime indipendenti (DSR-Senator Lines, Cho Yang, OOCL, POL e MSC), dall'altra, stipulavano il TAA.

25 Dopo la firma del TAA, altre quattro compagnie marittime indipendenti aderivano a detto accordo, ossia la Nippon Yusen Kaisha (NYK), la Neptune Orient Lines (NOL), la Transportación Marítima Mexicana e la Tecomar. Dopo

aver cessato le sue attività sulla rotta transatlantica, la Compagnie générale maritime si ritirava dal TAA, ed il numero degli aderenti al TAA si riduceva a quindici.

26 Il TAA disciplinava vari aspetti del trasporto di linea di container, tra i quali il «noleggio di slot o di spazio» e lo scambio di attrezzature, la fissazione dei prezzi dei servizi di trasporto e di movimentazione dei carichi nei porti nonché la gestione comune delle capacità di trasporto marittimo. Ai fini dell'esame del presente ricorso, le disposizioni pertinenti del TAA sono quelle relative alla fissazione dei prezzi dei servizi di trasporto e al programma di gestione delle capacità di trasporto.

27 Per quanto riguarda i prezzi, il TAA prevedeva la fissazione in comune delle tariffe applicabili al trasporto marittimo e al trasporto combinato. Quest'ultimo, denominato dalle parti anche «multimodale» o «da porta a porta», comprende, oltre ai trasporti marittimi, l'instradamento terrestre di container marittimi, da o verso le coste, da o verso un punto dell'entroterra. Il prezzo di un servizio di trasporto combinato è composto da due elementi, uno relativo al servizio marittimo, l'altro al servizio terrestre. Il TAA stabiliva, oltre ad una tariffa marittima, una tariffa per i servizi di trasporto terrestre effettuati nel territorio della Comunità nell'ambito di un'operazione di trasporto combinato.

28 Le disposizioni del TAA relative agli accordi sui prezzi dei servizi di trasporto marittimo e terrestre sono rammentate ai 'considerando' dall'undicesimo al quindicesimo della decisione TAA nei seguenti termini:

«(11) I membri del TAA stabiliscono delle tariffe, sia per il segmento marittimo che per il segmento terrestre e pubblicano congiuntamente i due tipi di tariffe. Qualsiasi azione indipendente di uno dei membri [offerta di tassi (di nolo)

inferiori alle tariffe (...)] deve essere segnalata con dieci giorni di anticipo al segretariato del TAA che ne informa gli altri membri (articolo 13 dell'accordo modificato).

(12) Un "comitato dei tassi" permanente vigila sull'applicazione degli obiettivi dell'accordo per quanto riguarda le tariffe (articolo 13 dell'accordo). Esso è costituito da ex membri delle Conferenze marittime istituite nel traffico tra l'Europa del Nord e la Costa Est degli Stati Uniti [ossia (Atlantic Container Line), Hapag Lloyd, P&O, Nedlloyd, Sealand, Maersk] nonché da OOCL e NYK. L'applicazione di tali accordi di Conferenze è stata sospesa in seguito all'entrata in vigore del TAA (vedi centodiciassettesimo 'considerando' e segg.).

(...) Contratti di servizio

(13) I contratti di servizio conclusi dai membri del TAA devono rispondere a determinate regole, di cui le principali sono le seguenti:

— la durata dei contratti non deve essere superiore ad un anno; tutti i contratti devono avere come scadenza il 31 dicembre dell'anno in corso;

— nessun contratto può essere stipulato per volumi annui inferiori a 250 container TEU (unità equivalente contenitore da venti piedi o Twenty Foot Equivalent Unit). In data 16 settembre 1993, le parti hanno informato la Commissione di aver presentato alla Federal Maritime Commission [autorità amministrativa indipendente incaricata, in particolare, dell'attuazione dell'US Shipping Act 1984] una modifica dell'accordo, intesa ad abbassare tale limite a 200 TEU a partire dal 1° gennaio 1994.

(14) Un "comitato dei contratti" permanente, composto dagli stessi membri del comitato dei tassi, ossia principalmente gli ex membri delle Conferenze, vigila sull'attuazione della politica del TAA per quanto riguarda i contratti di servizio (articolo 14 dell'accordo).

(15) I membri del comitato dei contratti possono negoziare e stipulare congiuntamente contratti di servizio collettivi, ma non sono autorizzati a stipulare contratti di servizio individuali. Gli armatori che non sono membri del comitato possono negoziare e stipulare contratti individualmente e/o congiuntamente tra loro senza notifica preventiva. Questi ultimi armatori possono aderire a contratti di servizio stipulati dai membri del comitato dei contratti unicamente caso per caso, previo accordo reciproco».

29 Per quanto riguarda le capacità di trasporto, l'art. 18 del TAA definiva un programma di gestione delle capacità (Capacity Management Program; in prosieguo: il «CMP»). Conformemente a detta disposizione, l'obiettivo del TAA non poteva essere conseguito senza che le parti estendessero la loro cooperazione alla gestione della loro offerta di capacità di trasporto. A tal fine gli armatori concordavano di non utilizzare una parte rilevante (fino al 25%) delle loro capacità di trasporto disponibili. Per due anni i membri del TAA avevano stabilito per periodi trimestrali, da una parte, le capacità di trasporto effettivamente disponibili per ciascuno di essi e, dall'altra, i quantitativi di carico che ognuno di loro era autorizzato a trasportare. L'armatore che in un dato trimestre avesse superato la sua quota di carico autorizzato s'impegnava a pagare un'ammenda di 500 dollari statunitensi (USD) per container da 20 piedi. Poteva tuttavia noleggiare spazi di carico presso altri membri del TAA qualora questi ultimi non avessero raggiunto le proprie quote. I volumi definiti dal programma erano rivedibili. Tutte le parti del TAA partecipavano al CMP. Alla data della decisione TAA, il CMP veniva attuato solo nell'ambito del traffico verso gli Stati Uniti.

30 Il 28 agosto 1992, il TAA veniva notificato alla Commissione. I firmatari chiedevano, in forza dell'art. 12, n. 1, del regolamento n. 4056/86, una decisione di applicazione dell'art 85, n. 3, del Trattato.

31 Con lettera 24 settembre 1992, la Commissione informava le compagnie marittime membri del TAA che avrebbe esaminato l'accordo anche alla luce delle disposizioni del regolamento n. 1017/68.

32 Tra il 13 ottobre 1992 e il 19 luglio 1993, la Commissione riceveva numerose denunce concernenti l'attuazione del TAA. Tali denunce provenivano da esportatori e da associazioni di esportatori stabiliti in vari Stati membri della Comunità ed operanti verso gli Stati Uniti, da amministrazioni di vari porti europei e da spedizionieri ed associazioni di spedizionieri. Nelle denunce venivano formulate varie accuse di violazione degli artt. 85 e 86 del Trattato con riferimento al carattere iniquo delle condizioni contrattuali imposte dai membri del TAA ed alla limitazione artificiosa dell'offerta di trasporto.

33 Con lettera 10 dicembre 1993, la Commissione notificava alle ricorrenti una comunicazione degli addebiti. Le imprese destinatarie presentavano osservazioni scritte e venivano sentite il 28 ed il 29 aprile 1994.

34 In seguito a discussioni avvenute nel corso della procedura precontenziosa, il 5 luglio 1994 le ricorrenti notificavano alla Commissione un nuovo accordo, il Trans Atlantic Conference Agreement (in prosieguo: il «TACA»), presentato come una nuova versione modificata del TAA. Dopo l'introduzione di varie modifiche, tale nuovo accordo entrava in vigore il 24 ottobre 1994, sostituendo il TAA.

35 In tali circostanze, il 19 ottobre 1994 la Commissione ha adottato la decisione TAA, dopo aver ascoltato il parere del comitato consultivo in materia di intese e di posizioni dominanti nei settori dei trasporti terrestri e marittimi. La decisione impugnata si divide in quattro parti. Nella prima parte, la Commissione espone le

principali disposizioni del TAA. La seconda parte è dedicata all'analisi del mercato e del contesto economico dei servizi di trasporto sulla rotta transatlantica. Nella terza parte, relativa al ruolo del TAA, la Commissione esamina in successione l'origine dell'accordo, il potere economico della struttura da esso istituita, il suo impatto sul mercato e le denunce di cui è stato oggetto. La quarta ed ultima parte contiene l'analisi giuridica delle disposizioni del TAA relative al CMP ed alla fissazione dei prezzi dei servizi marittimi e terrestri.

36 Al termine della sua analisi, la Commissione ha deciso quanto segue:

«*Articolo 1*

Le disposizioni dell'accordo TAA relative agli accordi di prezzo e di capacità costituiscono infrazioni all'articolo 85, paragrafo 1 del Trattato CE.

Articolo 2

L'applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3 del Trattato CE e dell'articolo 5 del regolamento (CEE) n. 1017/68 alle disposizioni dell'accordo TAA previste dall'articolo 1 della presente decisione è rifiutata.

Articolo 3

Le imprese destinatarie della presente decisione sono tenute a porre immediatamente fine alle infrazioni constatate all'articolo 1.

Articolo 4

Le imprese destinatarie della presente decisione sono tenute ad astenersi in futuro da qualsiasi accordo o pratica concordata che possano avere un oggetto o un effetto identico o similare ad accordi e pratiche previsti dall'articolo 1.

Articolo 5

Le imprese destinatarie della presente decisione sono tenute, entro due mesi dalla notificazione della presente decisione, ad informare i clienti con cui hanno concluso contratti di servizio ed altri contratti nel contesto del TAA, circa il diritto dei medesimi di rinegoziarne le relative clausole o di risolverli immediatamente».

37 Il 21 dicembre 1994, la Commissione ha adottato la decisione 94/985/CE, relativa ad una procedura di applicazione dell'art. 85 del Trattato CE (IV/33.218 — Far Eastern Freight Conference) (GU L 378, pag. 17; in prosieguo: la «decisione FEFC»). Il 16 marzo 1995, alcune compagnie destinatarie di detta decisione hanno depositato presso la cancelleria del Tribunale, ai sensi dell'art. 173 del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 230 CE), un ricorso diretto all'annullamento della decisione FEFC (causa T-86/95).

38 Il 27 gennaio 1997, le parti dell'accordo TACA hanno depositato in cancelleria, ai sensi dell'art. 173 del Trattato, un ricorso diretto all'annullamento della decisione della Commissione 26 novembre 1996, C(96)3414 def., relativa ad una procedura di applicazione dell'art. 85 del Trattato CE (caso IV/35.134 — Trans Atlantic Conference Agreement), volta alla revoca del beneficio dell'immunità dall'ammenda eventualmente risultante dalla notifica del TACA (causa T-18/97).

39 Il 16 settembre 1998, la Commissione ha adottato la decisione 1999/243/CE, relativa ad una procedura a norma degli artt. 85 e 86 del Trattato CE (caso IV/35.134 — Trans-Atlantic Conference Agreement) (GU 1999, L 95, pag. 1; in prosieguo: la «decisione TACA»). Con atti introduttivi depositati il 7, 29 e 30 dicembre 1998, le parti dell'accordo TACA hanno proposto ricorsi d'annullamento contro la decisione TACA, iscritti a ruolo con i nn. T-191/98, T-212/98, T-213/98 e T-214/98.

Procedimento

40 Il 23 dicembre 1994, le ricorrenti hanno depositato presso la cancelleria del Tribunale, ai sensi dell'art. 173 del Trattato, un ricorso diretto all'annullamento della decisione TAA. Con atto separato hanno inoltre chiesto, in forza degli artt. 185 e 186 del Trattato CE (divenuti artt. 242 CE e 243 CE), che fosse sospesa l'esecuzione della decisione TAA.

41 Con ordinanza del presidente del Tribunale 10 marzo 1995, causa T-395/94 R, Atlantic Container Line e a./Commissione (Racc. pag. II-595), l'applicazione degli artt. 1, 2, 3 e 4 della decisione TAA è stata sospesa fino alla pronuncia della sentenza del Tribunale che definisca il merito della domanda principale, nella parte in cui questi articoli vietano alle richiedenti di esercitare in comune l'attività di fissazione dei tassi applicabili ai segmenti terrestri sul territorio della

Comunità, nell'ambito dei servizi di trasporto combinato. Il ricorso proposto dalla Commissione contro tale ordinanza è stato respinto con ordinanza del presidente della Corte 19 luglio 1995, causa C-149/95 P(R) Commissione/ Atlantic Container Line e a. (Racc. pag. I-2165).

42 Con ordinanza 8 giugno 1995, il presidente della Quarta Sezione ampliata del Tribunale ha ammesso gli interventi di The Japanese Shipowners' Association (in prosieguo: la «JSA») e di The European Community Shipowners' Association ASBL (in prosieguo: l'«ECSA») a sostegno delle conclusioni delle ricorrenti, nonché di The Freight Transport Association Limited (in prosieguo: la «FTA»), di cui fa parte The British Shipping Council, dell'Association des utilisateurs de transport de fret (in prosieguo: l'«AUTF»), di cui fa parte il Conseil des chargeurs français, e di The European Council of Transport Users ASBL (in prosieguo: l'«ECTU»), di cui fa parte The European Shippers Council, a sostegno delle conclusioni della Commissione.

43 Con atto depositato presso la cancelleria del Tribunale il 3 ottobre 1995, le ricorrenti hanno proposto, in forza dell'art. 186 del Trattato, una seconda domanda di provvedimenti provvisori affinché il presidente del Tribunale ordinasse alla Commissione, se del caso, di «rendere effettiva una decisione volta a revocare [loro] il beneficio dell'immunità dall'ammenda per quanto riguarda l'esercizio del potere di fissazione dei tassi dei servizi di trasporto combinato in Europa soltanto dopo che il Tribunale (...) si sia pronunciato in via definitiva su un ricorso volto all'annullamento di questa decisione, fondato sugli artt. 173 e 174 del Trattato CE, che le richiedenti proporranno d'urgenza» (punto 1.26 della domanda di provvedimenti urgenti). Con ordinanza 22 novembre 1995, causa T-395/94 R II, Atlantic Container Line e a./Commissione (Racc. pag. II-2893), il presidente del Tribunale ha dichiarato irricevibile tale domanda.

44 Il 30 ottobre 1995, la High Court of Justice (England & Wales) ha sottoposto alla Corte, in forza dell'art. 177 del Trattato CE (divenuto art. 234 CE), varie questioni pregiudiziali relative, in particolare, all'applicazione dell'art. 85 del Trattato ed all'interpretazione dei regolamenti n. 4056/86 e n. 1017/68 in materia di trasporto marittimo di linea (causa C-339/95, Compagnia di Navigazione

Marittima e a.; GU 1995, C 351, pag. 4). Con ordinanza 26 giugno 1996, il Tribunale ha ordinato la sospensione del procedimento nella causa T-395/94 fino alla pronuncia della sentenza nella causa C-339/95, conformemente all'art. 47, terzo comma, dello Statuto CE della Corte ed agli artt. 77, lett. a), e 78 del regolamento di procedura del Tribunale. Appena prima della data prevista per il deposito delle conclusioni nella causa C-339/95 da parte dell'avvocato generale, alla Corte è stato comunicato che era stato concluso un accordo tra le parti della controversia e che la causa sarebbe stata cancellata dal ruolo del giudice nazionale, il quale ha quindi informato la Corte che ritirava la sua domanda di pronuncia pregiudiziale. Di conseguenza, con ordinanza del presidente della Corte 11 marzo 1998, la causa C-339/95 è stata cancellata dal ruolo ed il procedimento nella causa T-395/94 è stato riavviato senza che la Corte abbia potuto risolvere nessuna delle varie questioni pregiudiziali deferite.

45 Considerata la particolare ampiezza delle domande formulate nei quattro ricorsi contro la decisione TACA e la connessione tra le questioni di merito in essi sollevate e quelle sollevate nel presente procedimento nonché nelle cause T-86/95 e T-18/97, il 18 gennaio 1999 è stata indetta una riunione informale tra le parti per esaminare le misure adottabili per assicurare una trattazione efficace delle cause. Tuttavia, è risultato impossibile sia riunire le cause relative alle decisioni TAA e TACA sia ottenere dalle ricorrenti un riassunto delle osservazioni presentate nelle cause concernenti la decisione TACA.

46 Su relazione del giudice relatore, il Tribunale (Terza Sezione) ha deciso di avviare la fase orale e, nell'ambito delle misure di organizzazione del procedimento, ha invitato le parti a produrre determinati documenti e a rispondere a quesiti posti per iscritto. Le parti hanno risposto a tali quesiti nei termini stabiliti.

47 Le parti hanno presentato osservazioni orali e hanno risposto ai quesiti orali all'udienza pubblica dell'8 giugno 2000.

Conclusioni delle parti

48 Le ricorrenti, sostenute dalla JSA e dall'ECSA, intervenienti, concludono che il Tribunale voglia:

— annullare la decisione TAA;

— in subordine,

— annullare gli artt. 1, 2, 3 e 4 della decisione TAA, nella parte in cui viene loro vietato di fissare i prezzi applicabili al trasporto terrestre, in quanto parte del trasporto combinato nel quadro di qualsiasi accordo di cooperazione avente ad oggetto la fornitura di servizi di trasporto marittimo di linea;

— annullare l'art. 5 della decisione TAA;

— annullare gli artt. 1, 2, 3, e 4 della decisione TAA nella parte in cui viene loro vietato di concludere in comune contratti di servizio, accordi in forza dei quali si astengono, da una parte, dal concludere individualmente contratti di servizio e, dall'altra, dall'esercitare un'azione indipendente concernente i contratti di servizio conclusi in comune;

— condannare la Commissione alle spese.

49 La Commissione, sostenuta dalla FTA, dall'AUTF e dall'ECTU, intervenienti, conclude che il Tribunale voglia:

— respingere il ricorso;

— condannare le ricorrenti alle spese.

Sull'interesse a statuire

50 Le parti intervenienti (la FTA, l'AUTF e l'ECTU) hanno espresso dubbi sulla permanenza di un interesse a statuire, giacché la decisione TAA ha ad oggetto un accordo che non è più in vigore.

51 A norma dell'art. 113 del regolamento di procedura, il Tribunale può rilevare d'ufficio in qualsiasi momento l'irricevibilità per motivi d'ordine pubblico o constatare il non luogo a provvedere. Non occorre statuire su un ricorso d'annullamento proposto contro una decisione che non ha avuto, e non può più avere, effetti dannosi per i ricorrenti e divenuto quindi privo di oggetto (sentenza della Corte 10 febbraio 1982, causa 74/81, Flender e a./Commissione, Racc. pag. 395, pag. 9).

52 Il Tribunale rileva che la decisione impugnata produce effetti giuridici nei confronti delle ricorrenti. Anzitutto, la Commissione ha constatato che le disposizioni del TAA relative alla fissazione dei prezzi dei servizi di trasporto ed alla gestione comune delle capacità di trasporto marittimo costituivano infrazioni

all'art. 85, n. 1, del Trattato, ha quindi ordinato alle ricorrenti di porre fine a dette infrazioni e di astenersi in futuro da qualsiasi accordo o pratica concordata che potessero avere un oggetto o un effetto identico o similare a dette disposizioni e, infine, ha ordinato loro di informare i clienti con i quali hanno concluso contratti di servizio o altri contratti nel contesto del TAA circa il diritto dei medesimi di rinegoziarne, se lo desiderano, le clausole o di risolverli immediatamente.

53 Tali effetti non sono necessariamente venuti meno con la risoluzione del TAA, che peraltro è avvenuta in seguito alla valutazione negativa di detto accordo espressa dalla Commissione alla luce delle regole di concorrenza del Trattato. Inoltre l'annullamento della decisione impugnata potrebbe ostare all'ulteriore constatazione, da parte della Commissione, dell'illiceità di disposizioni identiche o similari a quelle contestate nella decisione TAA.

54 Ne consegue che, nonostante la risoluzione del TAA, la decisione impugnata conserva effetti dannosi per le ricorrenti e produce effetti giuridici vincolanti tali da pregiudicare i loro interessi, ed esse conservano quindi un interesse a chiederne l'annullamento. Nella specie, pertanto, non sussistono le condizioni che possono giustificare una decisione di non luogo a provvedere.

Nel merito

55 A sostegno della domanda diretta all'annullamento della decisione impugnata, in via principale le ricorrenti deducono sostanzialmente tre motivi. Il primo motivo concerne la violazione dell'art. 85, n. 1, del Trattato. Il secondo motivo deriva dalla violazione dell'art. 3 del regolamento n. 4056/86 risultante dalla mancata applicazione al TAA dell'esenzione per categoria. Il terzo motivo è tratto dal rifiuto di concedere un'esenzione individuale. Le parti intervenute a sostegno delle ricorrenti deducono una violazione dell'accordo sullo Spazio economico

europeo (in prosieguo: l'«accordo SEE»). In subordine, le ricorrenti propongono tre domande d'annullamento parziale della decisione impugnata. In primo luogo, chiedono l'annullamento degli artt. 1, 2, 3 e 4 della predetta decisione, nella parte in cui viene loro vietato di fissare i prezzi del trasporto combinato. In secondo luogo, chiedono l'annullamento dell'art. 5 della decisione impugnata. In terzo luogo, chiedono l'annullamento degli artt. 1, 2 3, e 4 della decisione nella parte in cui vengono loro vietati i contratti di servizio comuni.

Sulla domanda principale d'annullamento della decisione impugnata

I — *Sul primo motivo, tratto dalla violazione dell'art. 85, n. 1, del Trattato*

A — *Argomenti delle parti*

da 56 a 68 [...]

B — *Giudizio del Tribunale*

69 Il TAA, giacché prevedeva accordi sulla fissazione dei prezzi dei servizi concernenti il trasporto sia marittimo che terrestre ed accordi di non utilizzo della capacità di trasporto marittimo, costituiva, come si afferma nella decisione

impugnata, rispettivamente al duecentottantaseiesimo, duecentonovantottesimo e trecentoseesimo 'considerando', un accordo manifestamente restrittivo della concorrenza. Si tratta di restrizioni della concorrenza esplicitamente previste all'art. 85, n. 1, lett. a) e b), del Trattato.

70 Peraltro le ricorrenti non negano il carattere restrittivo della concorrenza delle disposizioni contestate del TAA, ma sostengono che la Commissione non ha dimostrato, mentre nella specie era particolarmente tenuta a farlo, trattandosi di un accordo relativo al commercio internazionale, che vi sia stata una restrizione apprezzabile della concorrenza all'interno del mercato comune ed un'incidenza rilevante sul commercio tra Stati membri.

71 In limine, occorre rilevare che tale argomento non può essere accolto alla luce del regolamento n. 4056/86. Infatti i trasporti marittimi internazionali e in particolare quelli da e verso paesi terzi sembrano costituire l'oggetto primario di detto regolamento. A tenore dell'art. 1, n. 2, del regolamento n. 4056/86, quest'ultimo «concerne unicamente i trasporti marittimi internazionali (...) da o verso uno o più porti comunitari», ed al sesto 'considerando' si precisa che «vi sono probabilità di pregiudizio del commercio tra Stati membri quando le intese o pratiche abusive riguardano trasporti internazionali, inclusi quelli intracomunitari, in partenza da o a destinazione di porti della Comunità». Del pari, al quindicesimo 'considerando' del regolamento n. 4056/86 si afferma che «si deve tener conto del fatto che l'applicazione del presente regolamento a determinate intese o pratiche può dar origine a conflitti con le legislazioni e regolamentazioni di determinati paesi terzi». Infine e soprattutto, non avrebbe senso prevedere un'esenzione per categoria a favore delle conferenze marittime, che hanno quasi tutte ad oggetto solo linee da e verso paesi terzi, qualora dette conferenze non rientrassero nell'ambito di applicazione dell'art. 85, n. 1, del Trattato.

72 Per quanto attiene, in primo luogo, alle censure generali relative al fatto che la Commissione non avrebbe dimostrato l'esistenza di restrizioni della concorrenza all'interno del mercato comune, si deve sottolineare che il TAA aveva ad oggetto

servizi di trasporto, marittimo e terrestre, tra l'Europa e gli Stati Uniti. Come il Tribunale ha già dichiarato, i mercati pertinenti direttamente influenzati sono quelli dei servizi di trasporto, e non quello dell'esportazione di merci verso gli Stati Uniti (v. sentenza del Tribunale 8 ottobre 1996, cause riunite da T-24/93 a T-26/93 e T-28/93, Compagnie maritime belge de transports e a./Commissione, Racc. pag. II-1201, punto 205). I casi che hanno dato origine alla sentenza Bulk Oil ed alla decisione Junghans, citate, sono quindi irrilevanti ai fini della presente causa, in quanto concernevano restrizioni all'esportazione di merci al di fuori della Comunità e non la vendita di servizi al suo interno. Nella specie, le restrizioni della concorrenza avvenivano effettivamente all'interno del mercato comune, giacché le compagnie marittime membri del TAA, di cui molte sono stabilite all'interno della Comunità, vi operavano in concorrenza al fine di vendere i loro servizi ai clienti, ossia ai caricatori, stabiliti nella Comunità. Il fatto che alcune compagnie membri del TAA non siano stabilite nella Comunità, inoltre, non inficia tale conclusione. A tale proposito, la Corte ha dichiarato che quando dei produttori stabiliti al di fuori della Comunità effettuano vendite direttamente ad acquirenti stabiliti nella Comunità e quando essi si fanno concorrenza coi prezzi per ottenere gli ordini di detti clienti, v'è concorrenza all'interno del mercato comune, con la conseguenza che un accordo tra questi produttori sui prezzi che praticheranno ai loro clienti stabiliti nella Comunità ha come oggetto e come effetto quello di restringere il gioco della concorrenza all'interno del mercato comune, ai sensi dell'art. 85 del Trattato (sentenza della Corte 27 settembre 1988, cause riunite 89/85, 104/85, 114/85, 116/85, 117/85 e da 125/85 a 129/85, Ahlström Osakeyhtiö e a./Commissione, detta «Pasta di legno», Racc. pag. 5193, punti 12 e 13).

73 La decisione impugnata è sufficientemente motivata a tale riguardo, giacché al duecentottantanovesimo 'considerando' si afferma che «il TAA comprende compagnie marittime di linea operanti in più Stati membri e restringe la concorrenza fra tali compagnie per quanto concerne i servizi e i prezzi offerti da ciascuna di esse (...). L'eliminazione o la diminuzione della concorrenza sui servizi o sui prezzi di tali compagnie è atta a ridurre in maniera significativa i vantaggi che gli armatori più efficienti potrebbero trarre in materia. Ciò può falsare a sua volta il gioco normale delle acquisizioni e perdite di quote di mercato che avrebbero luogo in assenza del TAA». La Commissione ha inoltre dichiarato, al sessantasettesimo 'considerando' della decisione impugnata, che il mercato geografico nel quale erano commercializzati i servizi di trasporto marittimo del TAA, ossia i servizi di trasporto di linea di container tra l'Europa del Nord e gli

Stati Uniti, sulle rotte marittime tra i porti dell'Europa del Nord e quelli degli Stati Uniti e del Canada, era costituito dalle zone di attrazione di detti porti dell'Europa del Nord. Al sessantottesimo 'considerando' della decisione TAA, la Commissione ha precisato quanto segue: «Le zone di attrazione in questione dipendono sia dalla distanza dai porti sia dai costi di instradamento terrestre. Nella fattispecie si può ritenere che le zone di attrazione dei porti dell'Europa del Nord comprendano in particolare l'Irlanda, il Regno Unito, la Danimarca, i Paesi Bassi, il Belgio, il Lussemburgo, la maggior parte della Germania e la maggior parte del Nord e del centro della Francia». Nella decisione impugnata si è quindi esposto a sufficienza che il TAA implicava restrizioni della concorrenza in relazione ai prezzi ed alle capacità dei servizi di trasporto che le compagnie membri del TAA commercializzavano all'interno della Comunità.

74 Nella decisione impugnata, inoltre, la Commissione ha rilevato che il TAA determinava altre restrizioni della concorrenza all'interno del mercato comune. Come si afferma ai 'considerando' dal duecentonovantesimo al duecentonovantatreesimo, trecentunesimo e trecentocinquesimo di detta decisione, gli accordi relativi ai prezzi ed alle capacità di trasporto esercitavano anche un'influenza sulla concorrenza tra i porti di vari Stati membri ampliando o limitando artificiosamente la loro rispettiva zona d'attrazione. A tale proposito, occorre rilevare che al sesto 'considerando' del regolamento n. 4056/86 si afferma che «le intese o pratiche abusive possono influenzare la concorrenza, da un lato, fra i porti dei vari Stati membri, modificando le rispettive zone di attrazione e, dall'altro, fra le attività localizzate in queste zone di attrazione e perturbare le correnti di scambio all'interno del mercato comune».

75 Si deve quindi constatare che nella decisione impugnata è stata sufficientemente dimostrata la rilevanza di dette restrizioni. Da una parte, la Commissione ha sottolineato la gravità delle restrizioni della concorrenza in causa ed ha rilevato, ai 'considerando' dal centottantanovesimo al duecentosessantatreesimo della detta decisione, l'impatto del TAA sulla struttura e sul livello dei prezzi nonché il suo effetto sul mercato. Dall'altra, la Commissione ha sottolineato, senza essere contraddetta, la notevole importanza economica dei servizi oggetto del TAA. La

convenuta ha inoltre rilevato, all'ottantatreesimo, ottantaquattresimo e quattrocentotrentottesimo 'considerando', che il traffico transatlantico costituisce il terzo traffico mondiale, che una parte sostanziale degli scambi commerciali tra Europa e Stati Uniti, che ammontano a circa euro 80 miliardi in ciascuna direzione, si effettua mediante trasporti marittimi di linea e che i membri del TAA disponevano di una quota di mercato dell'ordine del 75% nel 1991 e nel 1992 o, quanto meno, del 50% secondo la loro concezione del mercato.

76 In ogni caso, le censure delle ricorrenti non possono essere accolte, qualora vengano intese nel senso che esigono la prova di effetti anticoncorrenziali concreti, allorché è già stato chiaramente dimostrato l'oggetto anticoncorrenziale delle disposizioni contestate. Risulta infatti da una giurisprudenza costante che, ai fini dell'applicazione dell'art. 85, n. 1, del Trattato, è superfluo prendere in considerazione gli effetti concreti di un accordo, ove risulti che esso ha per oggetto di restringere, impedire o falsare il gioco della concorrenza all'interno del mercato comune (sentenza della Corte 13 luglio 1966, cause riunite 56/64 e 58/64, Consten e Grundig/Commissione, Racc. pag. 458, in particolare pag. 520; v., in tal senso, anche sentenze 17 luglio 1997, causa C-219/95 P, Ferriere Nord/Commissione, Racc. pag. I-4411, punti 14 e 15, e 8 luglio 1999, causa C-235/92 P, Montecatini/Commissione, Racc. pag. I-4539, punto 122).

77 Infine, ove l'argomentazione delle ricorrenti mirasse a contestare il carattere restrittivo della concorrenza del CMP, è sufficiente constatare che quest'ultimo aveva chiaramente per oggetto e per effetto di limitare l'offerta dei membri del TAA sotto il profilo della capacità di trasporto al fine di aumentare o, quanto meno, di mantenere il livello dei tassi di nolo. Inoltre l'affermazione delle ricorrenti secondo cui l'offerta ha sempre ecceduto la domanda sulla rotta transatlantica vale solo per l'offerta globale sul mercato e non per l'offerta, espressa in termini di capacità di trasporto, di ciascuna compagnia membro del TAA, che il CMP peraltro aveva proprio lo scopo di limitare. Pertanto non si può contestare che il CMP costituisse una restrizione della concorrenza ai sensi dell'art. 85, n. 1, lett. b), del Trattato. D'atro canto, tale restrizione della concorrenza era rilevante ed influiva sul commercio tra Stati membri per gli stessi motivi per cui influivano su di esso le disposizioni del TAA concernenti la fissazione dei prezzi dei servizi di trasporto marittimo.

78 Ne consegue che nella decisione impugnata la Commissione ha dimostrato a sufficienza che il TAA restringeva la concorrenza all'interno del mercato comune ai sensi dell'art. 85, n. 1, del Trattato.

79 Per quanto riguarda, in secondo luogo, l'influenza sul commercio tra Stati membri, occorre anzitutto rammentare che, secondo una giurisprudenza costante, un accordo tra imprese, per essere atto a pregiudicare il commercio fra Stati membri, deve consentire, in base ad un complesso di elementi obiettivi di diritto o di fatto, di ritenere con un grado di sufficiente probabilità che esso possa esercitare un'influenza diretta o indiretta, attuale o potenziale, sulle correnti di scambio fra Stati membri in un modo che possa nuocere al conseguimento degli scopi di un mercato unico fra Stati (sentenza della Corte 31 marzo 1993, cause riunite C-89/85, C-104/85, C-114/85, C-116/85, C-117/85 e da C-125/85 a C-129/85, Ahlström Osakeyhtiö, detta «Pasta di legno II», Racc. pag. I-1307, punto 143). In particolare, non si richiede che il comportamento contestato abbia effettivamente pregiudicato in misura rilevante il commercio tra Stati membri, ma solo che tale comportamento sia atto a produrre questo effetto (v., in relazione all'art. 85 del Trattato, sentenza del Tribunale 21 febbraio 1995, causa T-29/92, SPO e a./Commissione, Racc. pag. II-289, punto 235 e, in relazione all'art. 86 del Trattato, sentenza della Corte 6 aprile 1995, cause riunite C-241/91 P e C-242/91 P, RTE e ITP/Commissione, Racc. pag. I-743, punto 69).

80 E' giocoforza constatare poi che il TAA era un accordo, concluso tra compagnie marittime, molte delle quali sono stabilite nella Comunità, avente ad oggetto le condizioni di vendita di servizi di trasporto, marittimo e terrestre, a caricatori stabiliti in vari Stati membri della Comunità. Tale accordo era atto a pregiudicare il commercio tra Stati membri ai sensi dell'art. 85, n. 1, del Trattato. Poiché, peraltro, il presupposto relativo agli effetti sugli scambi tra Stati membri ha lo scopo di determinare l'ambito di azione del diritto comunitario rispetto ai diritti nazionali (sentenze Consten e Grundig/Commissione, citata, e SPO e a./Commissione, citata, punto 227), non si può contestare che il TAA, che imponeva le condizioni di vendita dei servizi di trasporto a gran parte dei caricatori della Comunità, fosse soggetto al diritto comunitario della concorrenza.

81 Inoltre il TAA era atto a modificare i flussi di merci che transitavano per i porti serviti dalle compagnie marittime membri del TAA. Pertanto, si deve ritenere che il commercio tra Stati membri fosse pregiudicato dal TAA al di là del solo commercio costituito dai servizi di trasporto marittimo, in quanto ne erano influenzati anche i servizi portuali ed ausiliari connessi al trasporto di merci.

82 Infine, ancorché in modo più indiretto, il TAA produceva, o quanto meno era atto a produrre, un effetto sugli scambi di merci tra Stati membri, in quanto i prezzi di trasporto fissati dal TAA rappresentavano una quota del prezzo di vendita finale delle merci trasportate. L'intensità della concorrenza nel settore del trasporto marittimo, peraltro, sembra indicare che il prezzo di quest'ultimo costituisce un elemento del costo delle merci trasportate in tal modo atto ad incidere sulla loro vendita.

83 Per quanto riguarda, in terzo luogo, le censure mosse dalle ricorrenti all'analisi della Commissione relativa ai servizi di trasporto terrestre, occorre rammentare anzitutto che per l'applicazione dell'art. 85 si deve definire il mercato di cui trattasi per determinare se l'accordo di cui è causa possa incidere sugli scambi tra Stati membri ed abbia per oggetto o per effetto quello di impedire, restringere o falsare il gioco della concorrenza all'interno del mercato comune. Perciò, nell'ambito dell'applicazione dell'art. 85 del Trattato, le censure mosse dalle ricorrenti 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, citata, punti 74 e 75, e 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 1093).

84 Occorre inoltre rilevare che al settantunesimo e settantaduesimo 'considerando' della decisione impugnata, la Commissione ha chiaramente identificato i servizi

di trasporto terrestre di cui è causa. Essa ha giustamente considerato che i servizi di trasporto terrestre pertinenti erano quelli di pre-instradamento e post-instradamento dei container offerti ai caricatori, tra porti del Nord dell'Europa e punti interni dell'Europa, nel quadro di un trasporto multimodale transatlantico (v. sentenza Compagnie générale maritime e a./Commissione, causa T-86/95, Racc. pag. II-1011, punti 117-130, pronunciata dal Tribunale in questa stessa data).

85 Le censure delle ricorrenti tratte da una mancanza o da un errore di definizione del mercato di riferimento vanno quindi disattese.

86 Inoltre è infondata la tesi delle ricorrenti secondo cui il mercato pertinente dovrebbe comprendere tutti i trasporti terrestri di un tipo analogo o sostituibile ai trasporti di container effettuati nell'ambito del TAA. Infatti, come peraltro hanno sottolineato le stesse ricorrenti nel contesto di un altro motivo, «[i]l problema che si pone nella specie riguarda non il trasporto terrestre in sé, bensì il trasporto terrestre in quanto elemento del servizio di trasporto combinato (...). La tariffa terrestre stabilita nell'ambito del TAA è destinata ad essere utilizzata esclusivamente nell'ambito dei servizi transatlantici di trasporto marittimo combinato e non incide su nessun altro mercato (ad esempio il mercato dei trasporti unicamente terrestri)» (v., per analogia, sentenza del Tribunale 12 dicembre 1991, causa T-30/89, Hilti/Commissione, Racc. pag. II-1439, confermata con sentenza della Corte 2 marzo 1994, causa C-53/92, Racc. pag. I-667). Il trasporto terrestre di cui è causa comprende solo il trasporto di pre-instradamento o di post-instradamento terrestre di container connesso ai servizi di trasporto marittimo transatlantico.

87 Per quanto riguarda la censura secondo cui la Commissione non avrebbe dimostrato che gli accordi sulla fissazione dei prezzi del trasporto terrestre costituivano una restrizione della concorrenza all'interno del mercato comune ed incidevano sul commercio tra Stati membri, è sufficiente rammentare che si è già constatato come le compagnie marittime membri del TAA fossero in concorrenza per la vendita dei loro servizi di trasporto all'interno del mercato comune. Ciò valeva anche per i servizi di trasporto terrestre di pre-instradamento o di

post-instradamento forniti con altri servizi che comprendono il trasporto marittimo propriamente detto dei container nell'ambito di un'operazione di trasporto multimodale. I prezzi di detti servizi di trasporto terrestre rappresentavano un elemento importante del prezzo del trasporto multimodale venduto dai membri del TAA. Gli accordi sulla fissazione dei prezzi dei servizi di trasporto terrestre riducevano quindi in misura rilevante la concorrenza tra dette compagnie ed incidevano sul commercio tra Stati membri allo stesso modo di quelli aventi ad oggetto il trasporto marittimo. Per quanto riguarda i servizi di trasporto terrestre, l'incidenza sul commercio tra Stati e la localizzazione all'interno del mercato comune della restrizione della concorrenza sono ancor meno contestabili, in quanto una parte di detti servizi di trasporto viene precisamente effettuata nel territorio dei vari Stati membri. Pertanto, non si può validamente contestare l'affermazione, contenuta al trecentoseesimo 'considerando' della decisione impugnata, secondo cui gli accordi sulla fissazione dei prezzi e delle condizioni dei servizi di trasporto terrestre nell'ambito di un trasporto multimodale costituivano una restrizione della concorrenza ai sensi dell'art. 85, n. 1, del Trattato.

88 Inoltre, come si afferma al trecentonovesimo 'considerando' della decisione impugnata, gli accordi sui prezzi dei servizi di trasporto terrestre influivano sui rapporti tra armatori e trasportatori terrestri, il che poteva avere ripercussioni sugli scambi tra Stati membri nel settore dei servizi di trasporto terrestre. Infatti la fissazione del prezzo di vendita dei servizi di trasporto terrestre poteva influire segnatamente sulla decisione dei caricatori di affidare l'instradamento terrestre dei loro container ai membri del TAA o ad un trasportatore terrestre, falsando in tal modo la concorrenza esistente sul segmento terrestre tra le compagnie marittime membri del TAA ed i trasportatori terrestri presenti in vari Stati membri.

89 Del pari, al trecentodecimo 'considerando' della decisione impugnata la Commissione ha anche constatato, giustamente, che la fissazione in comune del prezzo dei servizi di trasporto terrestre modificava le zone d'attrazione naturale dei porti situati nei vari Stati. Infatti la fissazione di detti prezzi in funzione di un trasporto fittizio tra un punto dell'entroterra e il più vicino porto servito da una qualsiasi delle compagnie membri del TAA, e quindi a prescindere da quali fossero i porti effettivamente serviti dalle varie compagnie membri del TAA, neutralizzava il vantaggio economico rappresentato da una minore distanza

rispetto ad un determinato porto. Le ricorrenti peraltro non hanno contestato l'esistenza di tale sviamento di nolo risultante dall'applicazione della tariffa relativa ai servizi di trasporto terrestre, ma si sono limitate a relativizzarne l'importanza. La circostanza, peraltro non dimostrata, che anche in assenza del TAA le compagnie marittime si sarebbero fatte carico delle spese supplementari derivanti dall'instradamento delle merci verso un porto più lontano non toglie che l'oggetto o quanto meno l'effetto della pratica detta di «perequazione dei porti» era quello di convogliare parte delle merci verso porti che altrimenti non ne sarebbero stati destinatari e che tale modifica dei flussi delle merci era conseguenza degli accordi sulla fissazione del prezzo dei servizi di trasporto terrestre.

90 In ogni caso, occorre rammentare che secondo giurisprudenza costante la condizione dell'effetto sul commercio tra Stati membri è soddisfatta qualora, in base ad un insieme di elementi di diritto e di fatto, appaia abbastanza probabile che l'accordo di cui è causa eserciti un'influenza diretta o indiretta, attuale o potenziale, sulle correnti di scambio tra Stati membri (v., in tal senso, in particolare, sentenza della Corte 10 luglio 1980, causa 99/79, Lancôme e Cosparfrance, Racc. pag. 2511, punto 23; sentenza del Tribunale 15 dicembre 1999, causa T-22/97, Kesko/Commissione, Racc. pag. II-3775, punto 103). Pertanto, la Commissione non è tenuta a dimostrare l'effettiva esistenza di tale pregiudizio (sentenza Ferriere Nord/Commissione, citata, punti 19 e 20), prova che, peraltro, nella maggior parte dei casi potrebbe difficilmente venir fornita, ma deve dimostrare che l'accordo è atto a produrre questo effetto (sentenze della Corte 1° febbraio 1978, causa 19/77, Miller/Commissione, Racc. pag. 131, punto 15, e Ferriere Nord/Commissione, citata, punto 19). Vanno quindi disattese le censure delle ricorrenti nella misura in cui si possono interpretare nel senso che esigono la prova, da parte della Commissione, dell'esistenza attuale di un pregiudizio al commercio tra Stati membri su ciascuno dei mercati o dei segmenti di mercato ch'esse ritengono pertinenti.

91 Infine, per quanto riguarda la rilevanza delle restrizioni della concorrenza risultanti dall'accordo sulla fissazione del prezzo dei servizi di trasporto terrestre, si deve rammentare, da una parte, che secondo il centoquarantaseesimo 'considerando' della decisione impugnata, non contraddetto dalle ricorrenti, i membri del TAA nel 1992 hanno trasportato oltre 1,5 milioni di container da 20

piedi dei due milioni circa trasportati nell'ambito del traffico transatlantico e, dall'altra, che, secondo le risposte delle ricorrenti ai quesiti posti per iscritto dal Tribunale, tra il 40 e il 50% dei container trasportati dai membri del TAA sono stati instradati verso i porti o verso punti dell'entroterra nell'ambito di contratti di trasporto multimodale. Di conseguenza, gli accordi sulla fissazione del prezzo dei servizi di trasporto terrestre riguardavano almeno 600 000 container, ossia il 30% dei container trasportati tra l'Europa e gli Stati Uniti.

92 Da quanto precede discende, da una parte, che, per il suo oggetto anticoncorrenziale e tenuto conto del potere economico dei suoi membri, il TAA era atto ad incidere in misura rilevante sul commercio tra Stati membri e modificava in misura apprezzabile le condizioni della concorrenza nel territorio di vari Stati membri e, dall'altra, che la decisione impugnata contiene una motivazione adeguata di tale valutazione.

93 Il primo motivo, tratto dalla violazione dell'art. 85, n. 1, del Trattato, va quindi respinto.

II — *Sul secondo motivo, tratto dalla mancata applicazione al TAA dell'esenzione per categoria prevista all'art. 3 del regolamento n. 4056/86*

94 La Commissione ha escluso che il TAA potesse beneficiare dell'esenzione per categoria concessa alle conferenze marittime dall'art. 3 del regolamento n. 4056/86, in quanto, in primo luogo, esso non costituiva una conferenza marittima ai sensi di detto regolamento, giacché prevedeva almeno due livelli di tariffe e, in secondo luogo, perché, quand'anche il TAA fosse considerato come una conferenza marittima, il CMP non era un'azione contemplata dall'esenzione di cui al predetto art. 3. Del pari, nella decisione TAA la Commissione ha considerato che, a prescindere dall'interpretazione della nozione di conferenza marittima, il regolamento n. 4056/86 era comunque inapplicabile agli accordi

sulla fissazione del prezzo dei servizi di trasporto terrestre nell'ambito del trasporto combinato.

A — Argomenti delle ricorrenti

95 [...]

1. Sull'errata valutazione delle caratteristiche economiche del trasporto marittimo di linea

a) Sull'irricevibilità parziale del controricorso della Commissione

96 [...]

b) Caratteristiche economiche del mercato dei servizi regolari di trasporto marittimo

da 97 a 105 [...]

c) Effetti stabilizzatori del TAA sulla rotta transatlantica

da 106 a 109 [...]

d) Riconoscimento in base al diritto comunitario dell'instabilità intrinseca del mercato dei servizi regolari di trasporto marittimo

da 110 a 121 [...]

2. Sulla definizione di conferenza marittima ai sensi del regolamento n. 4056/86 e sulla struttura tariffaria duale del TAA

da 122 a 127 [...]

B — Argomenti dell'ECSA e della JSA

da 128 a 129 [...]

C — Argomenti della Commissione

130 [...]

D — Argomenti della FTA, dell'AUTF e dell'ECTU

da 131 a 133 [...]

E — Giudizio del Tribunale

134 Le ricorrenti sostengono in sostanza che, a causa di una concezione eccessivamente restrittiva della nozione di stabilità, nella decisione impugnata la Commissione ha erroneamente ritenuto che il TAA non potesse beneficiare dell'esenzione per categoria prevista all'art. 3 del regolamento n. 4056/86, in quanto detta decisione è fondata, in primo luogo, sul fatto che il TAA non era una conferenza marittima giacché i suoi membri non applicavano tassi di nolo uniformi o comuni, in secondo luogo, sul fatto che il CMP non beneficiava dell'esenzione per categoria e, in terzo luogo, sul fatto che gli accordi sulla fissazione dei prezzi del trasporto terrestre, nell'ambito dei trasporti multimodali, non rientravano nell'ambito di applicazione del regolamento n. 4056/86.

135 Al trecentodiciannovesimo 'considerando' della decisione impugnata si afferma quanto segue:

«Il TAA non è un accordo di conferenza esentato in base all'articolo 3 del regolamento (CEE) n. 4056/86, essenzialmente perché:

— da un lato, stabilisce almeno due livelli di tariffe;

— dall'altro, prevede una non utilizzazione delle capacità».

136 Si deve constatare che, secondo la decisione impugnata, la struttura tariffaria duale impedisce di considerare il TAA come una conferenza marittima ai sensi del regolamento n. 4056/86, mentre il CMP è considerato come un'azione non

esentabile in base all'art. 3 di detto regolamento. Infatti, secondo il trecentocinquantanovesimo 'considerando' della decisione impugnata, «anche qualora il TAA fosse un accordo di conferenza ai sensi dell'articolo 1 del regolamento (...) n. 4056/86, il programma di gestione delle capacità istituito dai membri del TAA non sarebbe esentato in base all'articolo 3 di tale regolamento».

137 Inoltre risulta dai 'considerando' dal trecentoventesimo al trecentocinquantottesimo della decisione impugnata, ed è peraltro stato confermato dalla Commissione nel controricorso e nella controreplica, nonché all'udienza, che il rifiuto di considerare che il TAA potesse beneficiare dell'esenzione di gruppo prevista all'art. 3 del regolamento n. 4056/86 è fondato in primo luogo sul fatto che esso non era una conferenza marittima ai sensi dell'art. 1 del regolamento n. 4056/86, in quanto non prevedeva tassi di nolo uniformi o comuni.

138 A norma dell'art. 3 del regolamento n. 4056/86, sono esonerati dal divieto sancito dall'art. 85, n. 1, del Trattato «gli accordi, le decisioni e le pratiche concordate tra tutti o parte dei membri di una o più conferenze marittime intesi a perseguire la fissazione dei prezzi e delle condizioni di trasporto (...)».

139 L'esenzione di gruppo, prevista all'art. 3 del regolamento n. 4056/86, riguarda quindi gli accordi sulla fissazione dei prezzi previsti nell'ambito delle conferenze marittime. Come risulta dall'ottavo 'considerando' del regolamento n. 4056/86, tale esenzione di gruppo è prevista a favore delle conferenze marittime in quanto esse esercitano un ruolo stabilizzatore atto a garantire servizi affidabili ai caricatori, contribuiscono in genere ad assicurare un'offerta di servizi di trasporto marittimo regolari, sufficienti ed efficaci, tenendo inoltre equamente conto degli interessi degli utenti. All'ottavo 'considerando' si precisa inoltre che «questi risultati non possono essere ottenuti senza la cooperazione che le compagnie marittime organizzano in seno alle suddette conferenze in materia di tariffe».

140 Ne consegue che un accordo può beneficiare dell'esenzione prevista all'art. 3 del regolamento n. 4056/86 solo qualora si tratti di accordo di una conferenza marittima.

141 Pertanto, occorre anzitutto definire la nozione di conferenza marittima ai sensi del regolamento n. 4056/86 e verificare poi se il TAA potesse o meno essere considerato tale.

1. Sulla definizione di conferenza marittima ai sensi del regolamento n. 4056/86

142 A tenore dell'art. 1, n. 3, lett. b), del regolamento n. 4056/86, costituisce conferenza marittima «un gruppo di due o più trasportatori armatori che assicura servizi internazionali di linea per il trasporto di merci su una o più linee entro limiti geografici determinati e in base ad accordi o intese di qualunque natura, nell'ambito dei quali essi gestiscono in comune applicando tassi di nolo uniformi o comuni e ogni altra condizione concordata nei riguardi della fornitura di detti servizi di linea».

143 L'esistenza di una conferenza marittima ai sensi del regolamento n. 4056/86 presuppone quindi l'applicazione di «tassi di nolo uniformi o comuni» da parte dei suoi membri.

144 Le ricorrenti sostengono, in sostanza, che nella decisione TAA la Commissione ha errato nel ritenere che l'espressione «tassi di nolo uniformi o comuni» significhi che detti tassi devono essere identici per tutti i membri della conferenza marittima per uno stesso prodotto. Secondo le ricorrenti, un gruppo di compagnie marittime può costituire una conferenza marittima ai sensi del regolamento n. 4056/86, e quindi beneficiare dell'esenzione per categoria allorché i tassi di nolo sono

stabiliti in comune dai membri del gruppo, anche qualora varino da un membro all'altro. Il termine «uniforme» indicherebbe solo un'uniformità dei tassi nei confronti dei caricatori, ma non tra gli armatori.

145 Per stabilire il senso dell'espressione «tassi di nolo uniformi o comuni», occorre tenere conto non solo dei termini impiegati, ma anche del meccanismo dell'esenzione per categoria, nel cui contesto si colloca il regolamento n. 4056/86, nonché degli obiettivi perseguiti da quest'ultimo.

146 In primo luogo si deve rammentare che, secondo una giurisprudenza costante, tenuto conto del principio generale che vieta le intese anticoncorrenziali, sancito dall'art. 85, n. 1, del Trattato, le disposizioni di carattere derogatorio inserite in un regolamento di esenzione per categoria non possono essere interpretate estensivamente (sentenze del Tribunale Compagnie maritime belge de transports e a./Commissione, citata, punto 48, e 22 aprile 1993, causa T-9/92, Peugeot/Commissione, Racc. pag. II-493, punto 37). Tale conclusione s'impone a fortiori per le disposizioni del regolamento n. 4056/86 in considerazione della sua durata illimitata e del carattere eccezionale delle restrizioni della concorrenza autorizzate (accordo orizzontale sulla fissazione di prezzi). Ne consegue che l'esenzione per categoria prevista all'art. 3 del regolamento n. 4056/86 non può essere oggetto di un'interpretazione estensiva ed evolutiva tale da renderla applicabile a tutti gli accordi che le compagnie marittime ritengano utile, o necessario, adottare per adeguarsi alla situazione del mercato. L'esenzione può riguardare solo i tipi di accordi che il Consiglio, al momento dell'adozione del regolamento n. 4056/86, ha ritenuto, in base all'esperienza acquisita, rispondenti alle condizioni di cui all'art. 85, n. 3, del Trattato. Oltre alla facoltà di cui dispone il Consiglio, se ve ne fosse bisogno, di modificare il regolamento n. 4056/86, le imprese interessate possono anche avanzare in qualsiasi momento una richiesta d'esenzione individuale per ovviare ad eventuali inconvenienti dei limiti inerenti all'esenzione per categoria.

147 In secondo luogo, è pacifico che la definizione di «conferenza marittima» di cui all'art. 1, n. 3, lett. b), del regolamento n. 4056/86 è stata ripresa in modo letterale dalla convenzione delle Nazioni Unite relativa ad un codice di

comportamento delle conferenze marittime, adottata il 6 aprile 1974 ed entrata in vigore il 6 ottobre 1983. Il nesso tra il regolamento n. 4056/86 ed il codice di comportamento risulta anche dal terzo 'considerando' del detto regolamento, secondo cui «il regolamento d'applicazione delle regole di concorrenza ai trasporti marittimi, previsto dall'ultimo 'considerando' del regolamento (CEE) n. 954/79, deve tener conto dell'adozione del codice [di comportamento]; [e] per quanto riguarda le conferenze contemplate dal codice di comportamento, il regolamento dovrà eventualmente completare o precisare [detto] codice». Il codice di comportamento costituisce quindi un importante punto di riferimento per l'interpretazione della nozione di conferenza marittima utilizzata nel regolamento n. 4056/86.

148 Orbene, come risulta in particolare da vari riferimenti dottrinali citati al trecentoventunesimo e trecentoventiduesimo 'considerando' della decisione impugnata, il codice di comportamento fa riferimento alle conferenze marittime tradizionali la cui caratteristica essenziale è che tutti i membri si accordano per applicare lo stesso tasso di nolo per il trasporto marittimo di uno stesso prodotto nell'ambito di un servizio regolare. Peraltro è giocoforza constatare che le ricorrenti non hanno fatto valere alcuna pubblicazione né hanno citato alcuna fonte atta a contraddire tale affermazione. Hanno semmai giustamente precisato, nell'allegato 6 del loro ricorso, ma senza che ciò abbia la minima rilevanza, l'esatta portata di una citazione contenuta al trecentoventiquattresimo 'considerando' della decisione TAA. Inoltre non hanno neanche negato che il funzionamento delle conferenze marittime tradizionali si fondi sull'applicazione di tassi di nolo uniformi, ma si sono limitate ad affermare genericamente, in una parte del loro ricorso diversa da quella contenente l'esposizione del secondo motivo, che «la storia delle conferenze marittime rivela che tre tipi di accordi sui prezzi hanno caratterizzato la cooperazione tra le compagnie marittime».

149 La condizione dell'uniformità dei prezzi per tutti i membri di una conferenza marittima tradizionale, contemplata dal codice di comportamento, risulta anche dall'art. 13, n. 2, di detto codice, che, nella versione francese, come nella maggior parte delle altre versioni linguistiche ad eccezione di quella inglese, stabilisce che le tabelle delle conferenze devono specificare un tasso di nolo per ciascun prodotto.

150 D'altro canto, se una disposizione di diritto comunitario dev'essere interpretata alla luce di tale diritto ed evidentemente non può essere funzione del diritto di uno Stato terzo, tuttavia, poiché il regolamento n. 4056/86 fa riferimento alle conferenze marittime soggette al codice di comportamento, si può rilevare che, come si afferma al trecentoquarantaseesimo 'considerando' della decisione TAA, anche l'analisi del Department of Justice degli Stati Uniti conferma che le conferenze marittime si basano su tassi di nolo uniformi per tutti i membri della conferenza e si distinguono per tale motivo da accordi come il TAA, noti sotto il nome di «rate agreement», che prevedono prezzi differenziati a seconda dei membri. Infatti il Department of Justice afferma quanto segue: «L'adesione delle conferenze a detti accordi sui prezzi consente loro di concordare i tassi con le maggiori compagnie indipendenti. Pertanto, il potere di monopolio delle conferenze può estendersi, mediante accordi sui tassi, alla maggior parte delle compagnie che non sono membri di conferenze (...). Non occorre che tale accordo preveda tassi uniformi: le parti possono concordare, a seconda dei trasportatori, tassi diversi che riflettono differenze nel servizio prestato o altri fattori (...). Gli accordi sui tassi prevedono normalmente un diritto per i membri dell'accordo di adottare provvedimenti autonomi. Nel caso di conferenze che aderiscono ad un accordo sui tassi, le compagnie convengono in generale di prevedere tassi diversi per le conferenze e per le compagnie che non sono membri di conferenze, anziché prevedere tassi uniformi come avviene in seno alle conferenze» («The regulated ocean shipping industry», a report of the US Department of Justice, gennaio 1977, pagg. 69, 70 e 142).

151 In terzo luogo, dai documenti preparatori del codice di comportamento, citati al trecentoventisettesimo 'considerando' della decisione impugnata, come il rapporto preparatorio del codice di condotta elaborato dal segretariato della Conferenza delle Nazioni Unite sul commercio e lo sviluppo (Unctad), redatto nel 1970 ed intitolato «Il sistema delle conferenze marittime (1970)» («The liner conference system»), risulta inoltre che la fissazione di tassi di nolo uniformi per uno stesso prodotto e per tutti i membri della conferenza è una caratteristica essenziale delle conferenze marittime. Al punto 156 di detto rapporto si sottolinea che «[i]n ogni conferenza, l'accordo fondamentale fra i membri riguarda l'applicazione di *tassi di nolo uniformi*» (il corsivo è del Tribunale). Analogamente, in detto rapporto le conferenze marittime vengono definite come «gruppi di compagnie marittime che operano su determinate rotte e che hanno concluso accordi di base per l'applicazione di tassi uniformi» (punto 8). Si rileva che «la concorrenza tra i membri della conferenza è controllata da tutti i membri che

accettano di applicare tassi uniformi» (punto 14). Tra i vantaggi offerti dalle conferenze, nel rapporto si afferma ch'esse «fanno in modo che tutte le compagnie aderenti applichino tassi uniformi senza operare distinzioni tra i caricatori in funzione del loro potere economico o delle dimensioni dei loro carichi. Un caricatore che si rivolga ad una conferenza è sicuro che i suoi concorrenti non potranno ottenere altrove un tasso più vantaggioso» (punto 27); «le conferenze fanno inoltre valere ch'esse propongono tassi fissi ragionevolmente stabili» (punto 28). Al capitolo IV, relativo alla stabilità dei prezzi, si osserva quanto segue: «Una delle rivendicazioni importanti delle conferenze è che esse garantiscono agli importatori ed agli esportatori una stabilità dei prezzi di nolo che a loro parere consente di elaborare programmi a lungo termine per le future operazioni commerciali» (punto 225) e che «rispondere a questo desiderio generalizzato dei caricatori è uno dei motivi principali per cui le compagnie che trasportano carichi si riuniscono in conferenze e concordano di applicare tassi e condizioni identiche a tutti i caricatori per carichi similari» (punto 226); «la stabilità delle tariffe sembra quindi possibile solo se le compagnie concludono un accordo o un'intesa per praticare tassi uniformi» (punto 227). Analogamente, al paragrafo 6 del rapporto preparatorio del segretariato Unctad, redatto nel 1972 ed intitolato «Il regolamento delle conferenze marittime (codice di comportamento delle conferenze marittime)» si afferma che le conferenze marittime sono «gruppi di compagnie marittime che operano su determinate rotte e che hanno concluso accordi di base per l'applicazione di tassi uniformi».

152 Da quanto precede discende che, contrariamente a quanto sostengono le ricorrenti, la storia della redazione del codice di comportamento dimostra che la caratteristica fondamentale delle conferenze marittime è la fissazione di tassi di nolo uniformi, applicabili da tutti i membri della conferenza per il trasporto di un determinato prodotto.

153 Pertanto, è irrilevante la circostanza, dedotta dalle ricorrenti, che, prima di scegliere l'espressione «tassi di nolo uniformi o comuni», siano state proposte in successione formule comprendenti solo il termine «uniformi» o solo l'espressione «stabiliti in comune», o i termini «uniformi o stabiliti in comune». Tali proposte successive non fanno che porre in evidenza la difficoltà semantica, emersa nelle discussioni internazionali, di tradurre una nozione comune designata da molteplici espressioni nei vari Stati o nelle varie lingue.

154 Inoltre l'asserita differenza di significato tra le parole «uniformi» e «comuni» non ha molta rilevanza, giacché i due termini risultano sinonimi. Infatti, quando le compagnie di navigazione applicano tassi di nolo qualificati come uniformi o comuni, il cliente paga lo stesso prezzo, a prescindere dalla compagnia che assicura il trasporto del prodotto.

155 Si deve infine osservare che l'impiego congiunto dei termini «uniformi» e «comuni» si spiega con l'esigenza di garantire che la definizione del codice di comportamento copra anche l'applicazione dei tassi di nolo promozionali (previsti all'art 15 del codice di comportamento) e quella dei prezzi speciali risultanti da accordi di fedeltà (contemplati all'art. 7 del codice di comportamento). Infatti, in questi due casi, i tassi di nolo sono «comuni», giacché sono identici per tutti i membri e nei confronti di tutti i caricatori, ma non sono «uniformi», in quanto al trasporto di uno stesso prodotto si applica un prezzo diverso a seconda che per esso sia prevista una tariffa generale o, invece, una tariffa applicabile alle azioni promozionali o agli accordi di fedeltà.

156 In quarto luogo, il Tribunale ha dichiarato che una conferenza marittima, «come risulta dall'art. 1 del regolamento n. 4056/86 (...) ha per natura lo scopo di definire e di applicare tassi di nolo uniformi e altre condizioni di trasporto comuni» (sentenza Compagnie maritime belge de transports e a./Commissione, citata, punto 65).

157 Del pari, la Corte ha confermato che «per sua natura e alla luce dei suoi obiettivi, una conferenza marittima, quale definita dal Consiglio come beneficiaria dell'esenzione per categoria prevista dal regolamento n. 4056/86, può essere qualificata come entità collettiva che si presenta come tale sul mercato di fronte sia agli utenti che ai concorrenti» (sentenza della Corte 16 marzo 2000, cause riunite C-395/96 P e C-396/96 P, Compagnie maritime belge de transports e a./Commissione, Racc. pag. I-1365, punto 48). La conferenza si presenta sul mercato come entità nella misura in cui fissa tassi di nolo uniformi per tutti i suoi membri, nel senso che ai trasporti di uno stesso prodotto dal punto A al punto B è applicabile lo stesso prezzo, indipendentemente dall'armatore membro della conferenza che effettua il trasporto.

158 In quinto luogo, come risulta in particolare dall'ottavo 'considerando' del regolamento n. 4056/86, le conferenze marittime beneficiano d'una esenzione di gruppo in ragione del ruolo stabilizzatore da esse svolto. Orbene, tale stabilità è assicurata più facilmente se tutti i membri della conferenza adottano tassi di nolo uniformi che non qualora esistano prezzi variabili da un membro all'altro. Peraltro, un livello uniforme dei tassi di nolo in seno alla conferenza consente agli utenti, dei cui interessi si tiene parimenti conto nella concessione dell'esenzione, di avere la garanzia di poter ottenere il servizio di trasporto allo stesso prezzo a prescindere dal trasportatore membro della conferenza cui si rivolgono. Tale interesse dei caricatori di disporre di un prezzo di riferimento per un determinato prodotto si riduce sensibilmente se i membri della conferenza applicano non uno, ma due o più prezzi per uno stesso prodotto.

159 Contrariamente a quanto sostengono le ricorrenti, tale interpretazione della nozione di conferenza marittima non è contraddetta dal fatto, riconosciuto dalla Commissione, che un suo membro possa esercitare un'azione indipendente. Detta azione si distingue fondamentalmente dal sistema dei prezzi differenziati. Infatti l'esercizio di un'azione indipendente, che consente ad un membro di una conferenza di offrire, per un determinato prodotto, con un preavviso generalmente di dieci giorni, un tasso di nolo inferiore a quello indicato nella tabella della conferenza, non crea un altro livello di prezzo applicabile in generale, in quanto detta azione riguarda solo una transazione specifica e particolare. L'effetto stabilizzatore risultante dall'esistenza di tassi di nolo uniformi o comuni per tutti i membri della conferenza sussiste quindi in caso di esercizio di un'azione indipendente, mentre viene meno quando la tabella della conferenza, che indica tutti i tassi di nolo applicabili, viene sostituita da un sistema di prezzi differenziati a seconda dei membri. Inoltre un'azione indipendente è per definizione decisa ed esercitata da un trasportatore conformemente al principio del diritto della concorrenza secondo cui ciascun operatore determina in piena autonomia la politica che intende seguire sul mercato, mentre, per contro, un sistema di prezzi differenziati implica un'intesa restrittiva della concorrenza supplementare rispetto a quella rappresentata dalla conferenza marittima, giacché tale sistema in realtà è simile ad un accordo tra una conferenza e compagnie indipendenti.

160 Analogamente, l'interpretazione adottata nella decisione impugnata dell'espressione «tassi di nolo uniformi o comuni», secondo cui detti tassi devono essere

identici per tutti i membri della conferenza, non può essere considerata in contrasto con la circostanza che gli accordi di fedeltà, quali definiti all'art. 5, n. 2, del regolamento n. 4056/86, sono esonerati dall'art. 6 di detto regolamento. Infatti gli accordi di fedeltà, in base ai quali vengono concessi sconti sui tassi di nolo indicati nelle tabelle ai caricatori che s'impegnino ad essere fedeli alla conferenza, non minacciano l'effetto stabilizzatore della conferenza in quanto tali sconti vengono concessi a prescindere dal membro della conferenza che effettua il trasporto e sono applicati uniformemente a tutti i caricatori aderenti ai suddetti accordi che spediscano gli stessi prodotti.

161 In sesto luogo, ai sensi dell'art. 85, n. 3, lett. b), del Trattato, non può concedersi un'esenzione ad un accordo che elimina la concorrenza. A tale proposito, va rammentato come la Corte abbia sottolineato che, «[p]oiché contempla la creazione di un regime inteso a garantire che la concorrenza non sia alterata nel mercato comune, l'art. 3 [lett. g)] impone, a maggior ragione, che la concorrenza non venga eliminata [e q]uesta esigenza è così essenziale che, senza di essa, numerose disposizioni del Trattato diverrebbero prive di oggetto» (sentenza della Corte 21 febbraio 1973, causa 6/72, Europemballage e Continental Can/ Commissione, Racc. pag. 215, punto 24). Dalla giurisprudenza risulta altresì che la concorrenza sui prezzi è talmente importante che non può mai essere eliminata (sentenza della Corte 25 ottobre 1977, causa 26/76, Metro/Commissione, Racc. pag. 1875, punto 21).

162 Nel regolamento n. 4056/86, il Consiglio non ha inteso derogare a tale disposizione del Trattato, né avrebbe potuto farlo. Al contrario, il Consiglio rammenta, a più riprese e in particolare al tredicesimo 'considerando' e all'art. 7 del regolamento n. 4056/86, la necessità di accertarsi che dell'esenzione per categoria non beneficino pratiche incompatibili con le disposizioni dell'art 85, n. 3, del Trattato. Per quanto riguarda l'esenzione di un accordo orizzontale sulla fissazione dei prezzi avente per oggetto e per effetto l'eliminazione, per lo meno in gran parte, della concorrenza interna tra i membri della conferenza, l'esistenza di una concorrenza esterna esercitata dalle compagnie marittime indipendenti, ossia quelle che svolgono la loro attività al di fuori della conferenza, costituisce la principale garanzia del mantenimento di una concorrenza effettiva in presenza di

un'esenzione per categoria. Orbene, l'istituzione, o l'applicazione, di prezzi differenziati consente di attirare in un gruppo compagnie marittime indipendenti che, altrimenti, continuerebbero a fare concorrenza ai membri della conferenza. E' vero che qualsiasi accordo tra trasportatori marittimi per la fissazione di due o più livelli di prezzi non implica automaticamente l'eliminazione della concorrenza esterna. Infatti un accordo per la fissazione di più livelli di prezzi, come quello contenuto nel TAA, potrebbe raggruppare solo trasportatori che rappresentino collettivamente una parte del mercato molto ridotta e quindi non provocare l'eliminazione della concorrenza esterna. Per converso, una conferenza i cui membri applicassero tassi di nolo uniformi potrebbe rappresentare la quasi totalità del mercato ed eliminare la concorrenza esterna. Tuttavia, tali situazioni sono molto teoriche e in generale non si può contestare che la possibilità di fissare più livelli di prezzi consenta di attirare nel gruppo compagnie che, senza tale flessibilità, resterebbero indipendenti, e che tale situazione sia atta a determinare l'eliminazione della concorrenza esterna, mentre l'obbligo di fissare tassi di nolo uniformi per tutti i membri della conferenza non è tale da favorire l'adesione di tutti gli operatori alla conferenza, il che garantisce l'esistenza di una concorrenza esterna.

163 D'altro canto, è giocoforza constatare che tale analisi è corroborata dal caso di specie. Infatti al trecentoquarantunesimo 'considerando' della decisione impugnata si afferma che «[i]l vero scopo dell'istituzione di tassi [di nolo] differenziati in un caso come il TAA è quello di integrare nell'accordo [trasportatori] indipendenti i quali, se non fosse loro riconosciuta questa facoltà [di ridurre i prezzi] rispetto ai vecchi membri conferenziati, resterebbero [indipendenti] e continuerebbero a fare concorrenza alla conferenza in particolare sui prezzi». Il verbale di una riunione dei futuri membri del TAA, tenutasi a Ginevra (Svizzera) il 13 gennaio 1992, consente di concludere che questa affermazione è fondata. In detto documento si precisa quanto segue: «Tutte le compagnie indipendenti hanno fatto sapere che non diverranno membri qualora ci si limiti a creare una nuova conferenza Usanera/Neusara sotto una diversa denominazione. Dopo lunghe discussioni, tutte le compagnie hanno concordato sul fatto che il nuovo accordo darà loro una libertà commerciale sufficiente per mantenere la propria filosofia in materia di fissazione dei prezzi e di commercializzazione». Le stesse ricorrenti, al punto 2.14 dell'atto introduttivo, affermano quanto segue: «Il TAA non poteva riuscire là dove gli accordi precedenti avevano fallito se non riunendo un numero sufficiente di compagnie operanti in questo settore al fine di invertire la tendenza verso una concorrenza distruttiva [...]. Le differenze tra i tassi [di nolo] applicati dalle compagnie aderenti al TAA riflettevano questa realtà del

mercato e in loro mancanza il TAA non avrebbe potuto produrre tale effetto stabilizzatore». Pertanto, il caso del TAA dimostra appunto che l'applicazione di prezzi differenziati consente di attirare in una conferenza compagnie che, senza tale flessibilità tariffaria, resterebbero indipendenti. Questo tipo di accordo, che è atto a determinare l'eliminazione della concorrenza esterna, non può quindi essere considerato rispondente, a priori, alle condizioni di cui all'art. 85, n. 3, del Trattato. Ne consegue che l'art. 3 del regolamento n. 4056/86, secondo cui sono esonerati dal divieto sancito dall'art. 85, n. 1, del Trattato gli accordi dei membri delle conferenze marittime aventi per oggetto la fissazione di tassi di nolo e delle condizioni di trasporto, non può quindi applicarsi agli accordi tra armatori che prevedono due o più livelli di prezzi, tanto più che l'esistenza della concorrenza esterna costituisce la condizione fondamentale per la concessione dell'esenzione per categoria prevista a favore degli accordi conclusi dai membri delle conferenze marittime, in quanto garantisce il mantenimento di una concorrenza effettiva.

164 In settimo luogo, il fatto di considerare, come propongono le ricorrenti, che l'espressione «tassi di nolo uniformi o comuni» significhi semplicemente che detti tassi devono essere stati «stabiliti in comune» implica che qualunque accordo sui prezzi concluso tra trasportatori marittimi che assicurano servizi di linea beneficerebbe dall'esenzione prevista all'art. 3 del regolamento n. 4056/86. Come la Commissione ha giustamente rilevato al trecentoquarantanovesimo 'considerando' della decisione impugnata, tale interpretazione renderebbe il succitato art. 3 incompatibile con l'art. 85, n. 3, del Trattato in quanto, in forza dell'art. 3 del regolamento n. 4056/86, una deroga automatica al divieto sancito dall'art. 85, n. 1, del Trattato sarebbe concessa a qualsiasi accordo orizzontale sui prezzi concluso tra armatori che assicurano servizi di linea di trasporto marittimo, accordo che costituisce appunto una delle più gravi restrizioni della concorrenza, senza peraltro garantire risultati benefici.

165 In ottavo luogo, per quanto riguarda l'analisi economica dedotta dalle ricorrenti, si deve anzitutto rammentare che l'oggetto anticoncorrenziale che caratterizza un accordo sui prezzi non può essere escluso mediante riferimento al contesto economico in cui si colloca l'accordo (sentenza Cimenteries CBR e a./Commissione, citata, punto 1088). Neppure un'analisi economica, di per sé, consente di determinare l'ambito di applicazione di un regolamento che prevede un'esenzione per categoria. Infatti, poiché tale regolamento dev'essere

interpretato restrittivamente, si deve verificare solo se un accordo soggetto all'applicazione dell'art. 85, n. 1, del Trattato benefici, in virtù delle disposizioni del regolamento in questione, dell'esenzione prevista da quest'ultimo. A tale proposito, non può accogliersi la tesi svolta dalle ricorrenti nell'ambito del procedimento amministrativo, secondo cui «stando così le cose, a parere dei membri del TAA la valutazione dovrebbe essere concentrata sul fatto che l'organizzazione delle operazioni rispetta gli obiettivi politici del Consiglio quali sono intesi dai membri del TAA, e non sull'osservanza dell'accordo formale secondo il testo del regolamento 4056/86» (punto 252 della comunicazione degli addebiti, che fa riferimento alla replica del TAA alla comunicazione degli addebiti del 24 maggio 1993, pag. 68, 2-26).

166 Va poi rilevato che le ricorrenti non hanno precisato, né, a fortiori, dimostrato, in qual modo l'analisi economica da esse dedotta, supponendo che sia fondata, potrebbe incidere sulla definizione di conferenza marittima ai sensi del regolamento n. 4056/86. Peraltro, gli unici argomenti che le ricorrenti sembrano voler trarre da quest'analisi e dedurre a sostegno del loro secondo motivo sono stati esaminati e disattesi nei punti precedenti. Pertanto, anche supponendo che la nozione di stabilità debba essere interpretata più estensivamente di quanto non abbia fatto la Commissione e che un accordo tra compagnie marittime possa avere un effetto stabilizzatore grazie all'applicazione di tassi di nolo che non sono identici per tutte le compagnie, non ne consegue necessariamente che detto accordo rientri nell'ambito di applicazione dell'esenzione per categoria. Orbene, come si è già rilevato, l'esenzione per categoria non può essere applicata a tutti gli accordi che, a parere delle parti, avrebbero un qualsiasi effetto stabilizzatore, bensì unicamente agli accordi che, corrispondendo al tipo di accordo contemplato dalle disposizioni del regolamento che prevede l'esenzione, si ritiene producano gli effetti positivi menzionati all'ottavo 'considerando' del regolamento n. 4056/86 e soddisfino tutte le condizioni cui l'art. 85, n. 3, subordina il beneficio di un'esenzione.

167 Risulta da ciascuno degli otto motivi sopra enunciati e, in ogni caso, dal loro insieme, che l'esenzione per categoria prevista all'art. 3 del regolamento n. 4056/86 è applicabile solo a favore delle conferenze marittime i cui membri operino praticando tassi di nolo uniformi o comuni, ossia con riferimento ad una tabella che prevede tassi di nolo identici per tutti i membri della conferenza per

uno stesso prodotto. Per contro, non si può considerare alla stregua di una conferenza marittima ai sensi del regolamento n. 4056/86 un accordo tra trasportatori marittimi che preveda un regime tariffario differenziato a seconda dei membri.

168 Tale conclusione non può essere rimessa in discussione dal trecentocinquantaquattresimo 'considerando' della decisione impugnata, secondo cui quest'ultima «non intende stabilire se od in quale misura altri accordi tra armatori che prevedano delle tariffe a due livelli possano beneficiare di un'esenzione ai sensi dell'articolo 3 del regolamento (CEE) n. 4056/86». Senza che occorra interrogarsi sull'esatto significato di questo passaggio della decisione, è sufficiente constatare che si tratta solo di un obiter dictum e che, in ogni caso, il solo punto di vista della Commissione non garantisce l'esatta interpretazione di una disposizione di un regolamento del Consiglio.

169 D'altro canto, è giocoforza constatare che una delle ricorrenti ha essa stessa ritenuto che un accordo come il TAA, che prevede un regime tariffario differenziato secondo i membri, rappresentava un accordo di tipo nuovo che non poteva essere considerato come una conferenza marittima.

170 Si deve infatti rammentare che il sig. Karl-Heinz Sager, presidente della DSR-Senator Lines, una compagnia indipendente divenuta membro del TAA, ha costantemente sostenuto l'esigenza di una nuova struttura nel settore del trasporto marittimo di linea, in cui gli armatori delle conferenze e le compagnie indipendenti potessero riunirsi (v., in particolare, il discorso tenuto l'11 aprile 1990 ad una conferenza Eurofreight a Bruxelles ed il 12 novembre 1991 al RAI International Exhibition Centre, nota 69 a piè di pagina del centoventinovesimo 'considerando' della decisione impugnata). Analogamente, in un discorso pronunciato al «Propeller Club» di Tokyo, il sig. Karl-Heinz Sager ha dichiarato che «le conferenze dovrebbero essere sostituite da semplici accordi sulle linee commerciali. Contrariamente a quanto accade nelle conferenze, i membri non dovrebbero più tentare di applicare tabelle e prezzi uguali, bensì dovrebbero organizzarsi in modo da potersi incontrare, discutere ed adottare decisioni su

questioni come lo sviluppo generale dei mercati, le esigenze in termini di capacità, la loro gestione, l'utilizzo ottimale delle attrezzature e magari l'introduzione di prezzi base (costi diretti) per il solo trasporto di container da porto a porto (...). Attualmente i trasportatori hanno istituito una struttura del tutto nuova, il [TAA]».

171 Tale percezione della vera natura del TAA è condivisa anche dagli osservatori del settore del trasporto marittimo. Nel rapporto Drewry del 1992, «Container Market Profitability to 1991», si afferma che «il TAA rappresenta un approccio radicalmente nuovo degli accordi tra armatori» e che tale accordo «deve costituire un modello per le compagnie operanti nell'ambito di altri traffici marittimi, che potrebbero adottarlo in quanto nuovo sistema di cooperazione fra trasportatori».

2. Sulla qualifica del TAA

172 Occorre inoltre esaminare se la Commissione abbia avuto ragione a ritenere che il TAA non fosse una conferenza marittima in quanto i suoi membri non applicavano tassi di nolo uniformi o comuni.

173 A tale proposito, si deve rammentare che, sia nel corso del procedimento amministrativo sia nell'ambito del procedimento giurisdizionale, le ricorrenti hanno sempre contestato che sia necessario applicare tassi di nolo uniformi per poter beneficiare di un'esenzione ai sensi dell'art. 3 del regolamento n. 4056/86. Esse hanno solo sostenuto che la struttura tariffaria duale del TAA non doveva privarle del beneficio dell'esenzione. Per contro, non hanno mai negato che il TAA prevedesse effettivamente una struttura tariffaria duale e che esse non applicassero tassi di nolo uniformi. Ne consegue che, qualora la tesi svolta dalle ricorrenti nella replica tendesse a far valere che i membri del TAA applicavano

tassi di nolo uniformi da cui era possibile discostarsi esercitando un'azione indipendente, tale argomento costituirebbe un nuovo motivo ai sensi dell'art. 48, n. 2, del regolamento di procedura del Tribunale. Tale motivo, in mancanza di indicazioni nel senso che esso è fondato su elementi di diritto o di fatto emersi nel corso del procedimento, sarebbe irricevibile.

174 Occorre rilevare che, in ogni caso, la Commissione ha giustamente ritenuto che il TAA non prevedeva tabelle con tassi di nolo uniformi che dovevano essere applicati da tutti i suoi membri.

175 A tale proposito, va rammentato che nella decisione TAA si afferma che le ex compagnie indipendenti si sono viste accordare una maggiore libertà rispetto ai vecchi membri conferenziati per quanto riguarda i tassi di nolo, le tariffe e i contratti di servizio (centotrentacinquesimo 'considerando'). Da documenti relativi al TAA risulta che tutti gli ex membri delle conferenze venivano designati come «membri strutturati», mentre pressoché tutte le vecchie compagnie indipendenti erano considerate come «membri non strutturati». I membri strutturati erano quelli che partecipavano al «comitato dei tassi» e al «comitato dei contratti» (centotrentaseesimo 'considerando' della decisione impugnata). Nella decisione impugnata, per concludere che il TAA prevedeva due tipi di membri e più livelli di prezzi, la Commissione ha utilizzato i seguenti elementi di prova. In primo luogo, i documenti del TAA dimostrano che: a) i membri non strutturati sono stati autorizzati direttamente a sottoquotare i membri strutturati di USD 100 per container (comitato dei tassi, 1° ottobre 1992); b) tutti i membri del TAA hanno convenuto che i membri non strutturati utilizzassero, ove necessario, le azioni indipendenti per ristabilire differenziali di prezzo (centoquarantesimo 'considerando' della decisione impugnata). Quest'ultimo punto risulta peraltro da un fax del 1° dicembre 1992 concernente i punti centrali della riunione dei dirigenti del TAA svoltasi a Londra il 23 novembre 1992, in cui si precisa quanto segue: «(...) è stato dato seguito alla denuncia della DG IV secondo cui l'applicazione, da parte delle compagnie marittime che non partecipano al comitato dei tassi (membri non strutturati), di tassi inferiori alla tariffa costituirebbe una violazione delle regole comunitarie della concorrenza. Le compagnie hanno poi convenuto con i consulenti giuridici di depositare tariffe uniformi e comuni per tutti i membri, mentre le compagnie che non partecipano al comitato dei tassi possono, se necessario, stabilire tassi differenziati mediante azioni indipendenti». In secondo luogo, i membri strutturati non potevano

concludere contratti di servizio individuali, mentre i membri non strutturati erano autorizzati a farlo. In terzo luogo, i membri non strutturati potevano prendere parte a contratti di servizio negoziati dal comitato dei contratti, mentre i membri strutturati non potevano prendere parte ai contratti di servizio negoziati dai membri non strutturati. In quarto luogo, i prezzi di trasporto erano talvolta diversi per le due categorie di membri nell'ambito di uno stesso contratto di servizio.

176 E' giocoforza constatare che le ricorrenti non hanno contestato nessuno dei suddetti elementi di fatto, che peraltro emergono direttamente dal testo stesso del TAA, e che, alla luce di tali elementi, la Commissione ha giustamente considerato che il TAA non costituiva una conferenza marittima ai sensi dell'art. 1, n. 3, lett. b), del regolamento n. 4056/86 in quanto prevedeva un regime tariffario diverso per le due categorie di membri e non tassi di nolo uniformi o comuni applicabili da tutti i membri.

3. Conclusioni sull'esenzione per categoria

177 Da quanto precede discende, da una parte, che l'esenzione per categoria prevista all'art. 3 del regolamento n. 4056/86 può essere applicata solo alle conferenze marittime contemplate all'art. 1, n. 3, lett. b), del regolamento e, dall'altra, che il TAA non può essere considerato come una conferenza marittima ai sensi del predetto regolamento.

178 Ne consegue che il presente motivo, tratto dalla violazione dell'art. 3 del regolamento n. 4056/86, dev'essere respinto senza che occorra esaminare se la Commissione potesse anche decidere che il CMP e gli accordi sulla fissazione dei prezzi del trasporto terrestre, nell'ambito di un'operazione di trasporto multimodale, non potevano beneficiare dell'esenzione per categoria. D'altro canto,

rispettivamente dal trecentocinquantanovesimo e trecentosettantaduesimo 'considerando' della decisione impugnata, risulta che il CMP e i succitati accordi sono stati esaminati alla luce dell'art. 3 del regolamento n. 4056/86 solo nell'ipotesi che il TAA venisse considerato alla stregua di una conferenza marittima ai sensi dell'art. 1 del predetto regolamento.

III — *Sul terzo motivo, tratto dal rifiuto di concedere un'esenzione individuale*

A — Decisione TAA

179 La Commissione ha poi esaminato gli accordi relativi al trasporto marittimo e in seguito quelli sulla fissazione dei prezzi del trasporto terrestre, contenuti nel TAA, alla luce delle quattro condizioni cui è subordinata l'esenzione prevista all'art. 85, n. 3, del Trattato.

1. Sugli accordi relativi al trasporto marittimo

a) Prima condizione: migliorare la produzione o la distribuzione dei prodotti o promuovere il progresso tecnico o economico

180 La Commissione ha contestato la tesi svolta dai membri del TAA nel corso del procedimento amministrativo, secondo cui il principale vantaggio, riconosciuto come tale dal regolamento n. 4056/86, che detto accordo comporta è il suo effetto stabilizzatore. La stabilità determinata dal TAA era diversa da quella contemplata dal regolamento n. 4056/86, sia per gli obiettivi previsti che per i mezzi messi in atto.

181 Per quanto riguarda l'obiettivo perseguito dal TAA, la Commissione ha infatti considerato che si trattava «di una stabilità intesa come garanzia per mantenere sul traffico tutti i membri del TAA, anche i meno efficienti, e che [andava] ben oltre quanto previsto dall'ottavo 'considerando' del regolamento (...) n. 4056/86».

182 Quanto ai mezzi messi in atto, nella decisione TAA si afferma che la stabilità prevista dal TAA «implica[va] una fortissima limitazione della concorrenza effettiva e reale derivante dall'integrazione della maggior parte degli indipendenti nell'ambito del TAA e dal non utilizzo di una parte sostanziale delle capacità». Per quanto riguarda più in particolare il CMP, la Commissione ha constatato che l'analisi economica contraddiceva l'obiettivo prefissato, ossia razionalizzare il traffico e regolare le sovraccapacità di trasporto legate agli squilibri tra il segmento ovest-est e quello est-ovest, alle fluttuazioni stagionali della domanda e ad un andamento ciclico constatato in base all'offerta ed alla domanda sull'arco di più anni. In particolare, la Commissione ha osservato che il CMP non era indispensabile per la regolazione delle sovraccapacità legate alle fluttuazioni stagionali della domanda o alle fluttuazioni cicliche note in questo settore d'attività. Esisteva un problema di sovraccapacità solo sul segmento ovest-est, mentre il CMP prevedeva un congelamento delle capacità solo sul segmento est-ovest.

183 La Commissione ha concluso che la prima delle condizioni enunciate all'art. 85, n. 3, del Trattato non era soddisfatta, in quanto:

— la stabilità perseguita dal TAA consentiva agli operatori meno efficienti di rimanere artificialmente sul mercato, il che implicava che su tale mercato i prezzi erano troppo elevati;

— il TAA non apportava alcun vantaggio rispetto ad una conferenza marittima in termini di qualità e di adeguatezza dei servizi;

— l'integrazione delle compagnie indipendenti in seno al TAA aveva limitato eccessivamente la concorrenza sul traffico, senza procurare vantaggi supplementari rispetto ad una conferenza marittima;

— il CMP non riduceva i costi né razionalizzava l'offerta di servizi.

184 Inoltre la Commissione ha rilevato che, vietando la contrattazione commerciale diretta ed individuale fra i membri strutturati e i caricatori e obbligando i clienti a discutere i prezzi di trasporto con il segretariato del TAA, tale accordo limitava le possibilità di cooperazione diretta tra armatori e clienti.

b) Seconda condizione: riservare agli utenti una congrua parte dell'utile

185 Secondo la decisione impugnata, il TAA non rispondeva a tale condizione. Non apportava ai suoi clienti, i caricatori e gli spedizionieri, una congrua parte dell'utile ai sensi dell'art. 85, n. 3, del Trattato. La Commissione si è basata sui seguenti elementi:

— il TAA ha consentito ai suoi membri di aumentare i prezzi in modo considerevole;

— tali aumenti erano contrari agli interessi dei caricatori che, con gli spedizionieri, avevano denunciato gli effetti del TAA;

— a lungo termine, il TAA impediva di utilizzare una parte delle capacità di trasporto esistenti senza eliminarle e faceva gravare sui clienti l'onere delle capacità inutilizzate.

c) Terza condizione: non imporre alle imprese interessate restrizioni non indispensabili per conseguire gli obiettivi perseguiti

186 I membri del TAA non hanno dimostrato perché un accordo di conferenza marittima ai sensi del regolamento n. 4056/86 non fosse sufficiente per raggiungere l'obiettivo che si asseriva di perseguire. La Commissione ha contestato formalmente il fatto che il CMP fosse indispensabile. Ha concluso nel senso che le restrizioni della concorrenza andavano ben oltre quanto sarebbe stato strettamente necessario e indispensabile per raggiungere l'asserito obiettivo di stabilità.

d) Quarta condizione: non dare alle imprese interessate la possibilità di eliminare la concorrenza per una parte sostanziale dei prodotti in causa

187 Secondo la decisione TAA, tale condizione non era soddisfatta, in quanto il TAA dava ai suoi membri la possibilità di eliminare la concorrenza sulla rotta transatlantica diretta per una parte sostanziale dei servizi in causa.

188 La Commissione ha poi analizzato:

— la possibilità di eliminare la concorrenza in seno al TAA (concorrenza interna);

— se tale possibilità riguardasse una parte sostanziale dei servizi in causa;

— se la concorrenza esterna potesse impedire ai membri del TAA di eliminare la concorrenza per una parte sostanziale dei servizi in causa.

189 In primo luogo, la Commissione ha ritenuto che il TAA consentisse ai suoi membri di eliminare qualsiasi concorrenza interna, in base ai seguenti elementi:

— i membri definivano in comune le capacità di trasporto offerte e fissavano le tariffe;

— qualsiasi azione indipendente doveva essere comunicata agli altri membri con un preavviso di almeno dieci giorni, il che consentiva che l'azione indipendente fosse seguita da altri membri o che fosse ritirata;

— i contratti di servizio potevano essere negoziati in comune da tutti i membri, e dovevano esserlo per la maggior parte di essi;

— la flessibilità tariffaria concessa ai membri non strutturati non corrispondeva all'esercizio di una concorrenza effettiva, in quanto tale flessibilità formava oggetto di un accordo fra tutti i membri del TAA, il grado di flessibilità era determinato di comune accordo fra le parti e il TAA limitava in larga misura il comportamento concorrenziale dei membri non strutturati;

— l'attività del segretariato del TAA contribuiva all'integrazione commerciale dei membri;

— la concorrenza sul mercato dei servizi regolari di trasporto marittimo di container si esercitava essenzialmente attraverso i prezzi, mentre la qualità del servizio sembrava secondaria;

— l'impatto concorrenziale della qualità del servizio era attenuato dal CMP, il cui effetto era limitare l'offerta;

— nell'ambito del TAA, le rispettive quote di mercato degli armatori non avevano subito variazioni significative, nonostante importanti evoluzioni dei prezzi e delle capacità di trasporto.

190 In secondo luogo, la Commissione ha constatato che il TAA rappresentava nel 1993 tra il 65 e il 70% del mercato pertinente, contro il 75% circa nel 1992. Essa ha concluso che nel 1992 e nel 1993 il TAA rappresentava una parte sostanziale del mercato in questione.

191 In terzo luogo, la Commissione ha ritenuto che la concorrenza esterna non fosse tale da impedire ai membri del TAA di eliminare la concorrenza. Essa si è basata su constatazioni relative alla concorrenza esercitata, da un parte, dalle compagnie marittime rimaste fuori dal TAA e, dall'altra, dalla rotta marittima che collega l'Europa del Nord al Canada. Per quanto riguarda altre fonti di concorrenza, la Commissione, tenuto conto della loro importanza trascurabile, ha escluso quella esercitata sulla rotta mediterranea e quella rappresentata dai servizi non regolari

di trasporto marittimo, comunemente detti trasporti «tramp». Infine, rinviando ai 'considerando' della terza parte della decisione TAA, relativi alla concorrenza potenziale, la Commissione ha rammentato che l'influenza di quest'ultima era limitata, tenuto conto delle caratteristiche specifiche del traffico transatlantico, delle disposizioni del TAA e dell'adesione della maggior parte dei concorrenti potenziali ad accordi su altre rotte marittime, sottoscritti anche dai membri del TAA.

2. Sugli accordi relativi al trasporto terrestre

192 La Commissione ha esaminato gli accordi sulla fissazione dei prezzi del trasporto terrestre, nell'ambito delle operazioni di trasporto combinato, alla luce delle quattro condizioni dell'art. 85, n. 3, del Trattato, quali enunciate nell'art. 5 del regolamento n. 1017/68.

a) Prima condizione

193 L'art. 5 del regolamento n. 1017/68 richiede, come prima condizione, che l'accordo in causa contribuisca:

«— a migliorare la qualità dei servizi di trasporto o,

— a promuovere, sui mercati soggetti a forte fluttuazione nel tempo dell'offerta e della domanda, una migliore continuità e stabilità nel soddisfacimento del fabbisogno di trasporto, o

— ad aumentare la produttività delle imprese, o

— a promuovere il progresso tecnico o economico».

194 In base a tali criteri, la Commissione ha concluso che le disposizioni del TAA relative alla tariffa del trasporto terrestre verso l'Europa, lungi dal determinare un progresso economico, erano atte a scoraggiare l'attuazione di nuovi investimenti da attendersi normalmente in una situazione di concorrenza. Pertanto, la prima condizione non era soddisfatta.

b) Seconda condizione

195 Poiché i caricatori e gli spedizionieri avevano denunciato proprio le disposizioni del TAA relative al trasporto terrestre, la Commissione ha ritenuto che tale condizione non fosse soddisfatta.

c) Terza condizione

196 La Commissione ha ritenuto che tale condizione non fosse soddisfatta rispetto ai vantaggi economici attesi dalla fornitura o dal miglioramento dei servizi di trasporto multimodali. Replicando agli argomenti delle ricorrenti, le quali facevano valere che gli accordi sulla fissazione dei prezzi del trasporto terrestre erano indispensabili per raggiungere la stabilità del traffico e dovevano quindi

completare gli accordi relativi al trasporto marittimo per garantire l'affidabilità dei servizi regolari di trasporto di container, nella decisione impugnata la Commissione ha affermato quanto segue:

«[N]ella misura in cui gli accordi di prezzo e di capacità del TAA sul segmento marittimo non soddisfano la prima condizione dell'art. 85, paragrafo 3 del Trattato (...), gli accordi di prezzo del TAA sul segmento terrestre perseguono obiettivi che non soddisfano la prima condizione dell'articolo 85, paragrafo 3, [del Trattato] e non possono essere considerati indispensabili ai sensi [del predetto articolo], o dell'articolo 5 del regolamento (CEE) n. 1017/68».

d) Quarta condizione

197 Poiché nessuna delle precedenti condizioni era soddisfatta, la Commissione ha dichiarato che non occorreva esaminare la quarta ed ultima condizione.

B — Argomenti delle ricorrenti

198 [...]

1. Per quanto riguarda la concessione dell'esenzione individuale agli accordi relativi al trasporto marittimo

a) Prima condizione

da 199 a 200 [...]

b) Seconda condizione

201 [...]

c) Terza condizione

da 202 a 206 [...]

d) Quarta condizione

207 [...]

i) Mercato pertinente

da 208 a 209 [...]

Per quanto riguarda il mercato dei servizi in causa

da 208 a 209 [...]

Per quanto riguarda il mercato geografico pertinente

da 212 a 216 [...]

ii) Concorrenza

217 [...]

Per quanto riguarda la concorrenza interna

da 218 a 224 [...]

Per quanto riguarda la quota di mercato detenuta dai membri del TAA e la concorrenza da essi esercitata sul mercato in causa

da 225 a 227 [...]

Per quanto riguarda la concorrenza esterna

— Effetti cumulativi delle varie fonti di concorrenza esterna

da 228 a 233 [...]

— Concorrenza potenziale

da 234 a 243 [...]

2. Per quanto riguarda il rifiuto di concedere l'esenzione individuale agli accordi relativi ai trasporti terrestri

da 244 a 245 [...]

C — Argomenti dell'ECSA

da 246 a 247 [...]

D — Argomenti della Commissione

248 [...]

E — Argomenti della FTA e dell'ECTU

da 249 a 250 [...]

F — Giudizio del Tribunale sull'esenzione individuale

1. Ricevibilità di taluni elementi del controricorso e dei relativi allegati

251 Le ricorrenti sostengono che il controricorso è parzialmente irricevibile in quanto contiene argomenti relativi ai fatti che non sono stati dedotti durante il

procedimento amministrativo e non compaiono nella decisione TAA. Tali censure sono dirette in particolare contro i passaggi del controricorso relativi all'analisi economica del trasporto marittimo svolta dai sigg. Levêque e Reitzes nelle due perizie allegate al controricorso. A tale proposito, le ricorrenti deducono una violazione dell'art. 190 del Trattato. Sottolineano che l'atto impugnato deve esporre integralmente il ragionamento della Commissione e che quest'ultima non può dedurre nuovi argomenti contro le imprese allorché difende la fondatezza della sua decisione nel corso di un procedimento giurisdizionale.

252 Il Tribunale rammenta anzitutto che nell'ambito di un ricorso per annullamento ai sensi dell'art. 173 del Trattato la legittimità dell'atto impugnato dev'essere valutata in base alla situazione di fatto e di diritto esistente al momento in cui l'atto è stato adottato (v. sentenza della Corte 7 febbraio 1979, cause riunite 15/76 e 16/76, Francia/Commissione, Racc. pag. 321, punto 7, e sentenza del Tribunale 15 gennaio 1997, causa T-77/95, SFEI e a./Commissione, Racc. pag. II-1, punto 74).

253 Salvo circostanze eccezionali, una decisione deve essere corredata di una motivazione inserita nel testo e non può essere espressa per la prima volta, ex post, dinanzi al giudice (sentenza del Tribunale 15 settembre 1998, cause riunite T-374/94, T-375/94, T-384/94 e T-388/94, European Night Services e a./Commissione, Racc. pag. II-3141, punto 95).

254 Tuttavia, nel caso di specie le perizie dei sigg. Levêque e Reitzes, che sono successive alla decisione impugnata, non sono intese a supplire ad una carenza di motivazione della stessa, bensì a fornire chiarimenti al Tribunale in merito alle censure formulate dalle ricorrenti, nel ricorso, contro la motivazione della decisione nella parte relativa alle caratteristiche economiche del settore dei trasporti marittimi ed agli effetti del TAA sulla rotta transatlantica.

255 Ne consegue che l'eccezione di irricevibilità parziale del controricorso sollevata dalle ricorrenti non può essere accolta.

256 Nella decisione TAA la Commissione ha ritenuto, da una parte, nei 'considerando' dal trecentottantaseesimo al quattrocentosessantunesimo, che gli accordi relativi al trasporto marittimo non rispondessero a nessuna delle quattro condizioni cui l'art. 85, n. 3, del Trattato subordina un'esenzione individuale e, dall'altra, ai 'considerando' dal quattrocentosessantaduesimo al quattrocentonovantunesimo, che neanche gli accordi sulla fissazione dei prezzi del trasporto terrestre potessero beneficiare di un'esenzione individuale in quanto non rispondevano alle prime tre condizioni dell'art. 85, n. 3, del Trattato, e che quindi non occorresse esaminare se fosse soddisfatta la quarta condizione, relativa alla non eliminazione della concorrenza.

257 Prima di esaminare i succitati accordi, in limine si deve rammentare che, secondo una giurisprudenza costante, il controllo esercitato dal Tribunale sulle complesse valutazioni economiche effettuate dalla Commissione nell'uso che essa fa del margine di discrezionalità attribuitole dall'art. 85, n. 3, del Trattato, in relazione a tutte e quattro le condizioni di quest'ultimo, deve limitarsi alla verifica dell'osservanza delle norme di procedura e di motivazione, nonché dell'esattezza materiale dei fatti, dell'insussistenza d'errore manifesto di valutazione e di sviamento di potere (sentenza della Corte 17 novembre 1987, cause riunite 142/84 e 156/84, BAT e Reynolds/Commissione, Racc. pag. 4487, punto 62; sentenze del Tribunale 23 febbraio 1994, cause riunite T-39/92 e T-40/92, CB e Europay/Commissione, Racc. pag. II-49, punto 109; 15 luglio 1994, causa T-17/93, Matra Hachette/Commissione, Racc. pag. II-595, punto 104; SPO e a./Commissione, citata, punto 288, e 22 ottobre 1997, cause riunite T-213/95 e T-18/96, SCK e FNK/Commissione, Racc. pag. II-1739, punto 190).

258 Nell'esercizio di questo potere discrezionale, la Commissione è senz'altro tenuta ad osservare il regolamento n. 4056/86 e ad applicare le regole di concorrenza al settore del trasporto marittimo di linea in modo compatibile con le valutazioni del Consiglio relative alle caratteristiche di tale settore, quali indicate nel predetto regolamento.

259 In tal senso, il quinto e il sesto 'considerando' del regolamento n. 4056/86 menzionano l'esigenza di «evitare una regolamentazione eccessiva del settore» e di «precisare il campo di applicazione degli articoli 85 e 86 del Trattato tenendo conto degli aspetti particolari dei trasporti marittimi».

260 Tuttavia, il regolamento n. 4056/86 evidentemente non può derogare agli artt. 85 e 86 del Trattato, e d'altro canto il quinto 'considerando' del regolamento precisa che occorre prevedere «le regole di applicazione che consentano alla Commissione di accertarsi che la concorrenza non venga indebitamente falsata nel mercato comune». Al tredicesimo 'considerando' del regolamento n. 4056/86, si sottolinea inoltre che «l'esenzione non può essere acquisita se non ricorrono le condizioni dell'articolo 85, paragrafo 3 [del Trattato]». L'art. 14 del regolamento n. 4056/86 conferisce alla Commissione, fatto salvo il controllo della Corte, la competenza esclusiva per emettere una decisione in applicazione dell'art. 85, n. 3, del Trattato.

261 Per quanto riguarda più in particolare la nozione di stabilità, il Consiglio ha dichiarato che le «conferenze [marittime] esercitano un ruolo stabilizzatore atto a garantire servizi affidabili ai caricatori» e ha quindi previsto un'esenzione di gruppo a loro favore. Tuttavia, ciò non significa che qualsiasi accordo tra compagnie marittime atto a favorire una certa stabilità nel settore del trasporto marittimo debba beneficiare di un'esenzione, di gruppo o individuale. Infatti, da una parte il Consiglio non ha affermato (né avrebbe potuto farlo) che la nozione di stabilità è più importante della questione della concorrenza ed ha anzi previsto disposizioni, in particolare agli artt. 4, 5 e 7 del regolamento n. 4056/86, dirette, secondo la formulazione impiegata al nono 'considerando' di detto regolamento, a «prevenire, da parte delle conferenze, pratiche incompatibili con le disposizioni dell'articolo 85, paragrafo 3, del Trattato». D'altro canto, il Consiglio ha espressamente limitato la sua valutazione positiva sulla stabilità alle sole conferenze marittime, ad esclusione di qualsiasi altro accordo di natura diversa, precisando che i benefici effetti della stabilità «non possono essere ottenuti senza la cooperazione che le compagnie marittime organizzano in seno alle suddette conferenze» (ottavo 'considerando' del regolamento n. 4056/86).

262 Ne discende che se la stabilità, nella misura in cui contribuisce a garantire servizi affidabili ai caricatori, può costituire un vantaggio ai sensi della prima condizione dell'art. 85, n. 3, del Trattato, la Commissione tuttavia non è tenuta a concedere un'esenzione individuale a qualsiasi accordo che, secondo le parti, potrebbe contribuire a tale stabilità. La Commissione conserva, nei limiti stabiliti dal regolamento n. 4056/86, il suo potere discrezionale per l'applicazione dell'art. 85, n. 3, del Trattato.

263 A tale proposito, non spetta al Tribunale sostituire la propria valutazione a quella della Commissione, né pronunciarsi su motivi, censure o argomenti che, quand'anche risultassero fondati, non potrebbero comunque determinare l'annullamento della decisione TAA richiesto dalle ricorrenti.

264 Si deve inoltre rammentare come la Corte abbia dichiarato che spetta in primo luogo alle imprese interessate fornire alla Commissione elementi di prova che possano convincerla del fatto che l'esenzione è economicamente giustificata e, qualora la Commissione sollevi obiezioni, prospettare alternative (sentenze della Corte 17 gennaio 1984, cause riunite 43/82 e 63/82, VBVB e VBBB/Commissione, Racc. pag. 19, punto 52, e 11 luglio 1985, causa 42/84, Remia/Commissione, Racc. pag. 2545, punto 45). Secondo la giurisprudenza, le quattro condizioni per la concessione dell'esenzione ai sensi dell'art. 85, n. 3, del Trattato sono cumulative (v., in particolare, sentenze Consten e Grundig/Commissione, citata, e CB e Europay/Commissione, citata, punto 110), e basta che una sola di dette condizioni non sia soddisfatta perché si debba negare l'esenzione (sentenza SPO e a./Commissione, citata, punto 267, confermata in sede d'impugnazione con ordinanza della Corte 25 marzo 1996, causa C-137/95 P, SPO e a./Commissione, Racc. pag. 1611, punti 34-37).

2. Sul rifiuto di concedere un'esenzione individuale agli accordi relativi al trasporto marittimo

265 Nella specie si deve esaminare anzitutto la quarta condizione dell'art. 85, n. 3, del Trattato, relativa alla non eliminazione della concorrenza.

266 Le ricorrenti sostengono che, concludendo che il TAA dava ai suoi membri la possibilità di eliminare la concorrenza sulle linee transatlantiche per una parte sostanziale dei servizi in causa, la Commissione ha commesso errori di fatto e di diritto ed ha svolto un'analisi economica errata per quanto riguarda, da una parte, la definizione del mercato in causa e, dall'altra, l'eliminazione della concorrenza.

a) Sulla definizione del mercato in causa

267 Secondo il ventisettesimo 'considerando' della decisione impugnata, «[i]l mercato dei servizi marittimi nel quale si inserisce il TAA è quello dei trasporti marittimi di linea [di container] tra l'Europa del Nord e gli Stati Uniti sulle rotte marittime fra i porti dell'Europa del Nord e quelli degli Stati Uniti e del Canada».

268 Le ricorrenti deducono due censure contro tale definizione. Da un lato, contestano che i servizi di trasporto marittimo di container costituiscano il mercato dei servizi in causa e, dall'altro, affermano che il mercato comprende i porti mediterranei dell'Europa del Sud.

i) Sul mercato dei servizi in causa

269 In limine, si deve rilevare che la Commissione, ai 'considerando' dal venticinquesimo al cinquantottesimo della decisione impugnata, ha svolto un'analisi

dettagliata e argomentata della delimitazione del mercato dei servizi in causa, analizzando quindi i vari tipi di trasporto (aereo o marittimo) e poi, nell'ambito del trasporto marittimo, i servizi regolari o meno di trasporto, il trasporto convenzionale o mediante container e il trasporto specializzato.

270 Nell'atto introduttivo, per contro, su tale punto le ricorrenti si sono limitate a contestare la posizione della Commissione secondo cui i servizi di trasporto di container costituiscono il mercato dei servizi in causa. Nella loro risposta alla comunicazione degli addebiti, hanno elencato alcune altre fonti di concorrenza del trasporto di nolo mediante container, ossia la concorrenza esercitata dagli operatori che effettuano trasporti (di linea o su richiesta) di prodotti non collocati in container, gli altri tipi di trasporto specializzato e il trasporto aereo. Esse contestano inoltre alla Commissione di non aver valutato l'effetto cumulativo di tali fonti di concorrenza.

271 Per quanto riguarda l'affermazione delle ricorrenti che esistono altri fonti di concorrenza, va rilevato che detta affermazione non può condurre a censurare la valutazione espressa su tale punto dalla Commissione nella decisione impugnata, in quanto le ricorrenti non hanno dedotto alcun elemento atto a smentire gli elementi precisi e specifici su cui si basa la definizione del mercato pertinente utilizzata dalla Commissione.

272 Si deve rammentare che, secondo la giurisprudenza, il mercato da prendere in considerazione comprende tutti i prodotti che, in ragione delle loro caratteristiche, sono particolarmente idonei a soddisfare esigenze costanti e non sono facilmente intercambiabili con altri prodotti (sentenza della Corte 9 novembre 1983, causa 322/81, Michelin/Commissione, Racc. pag. 3461, punto 37). Nella decisione impugnata, la Commissione ha dimostrato che, per la stragrande maggioranza delle categorie di prodotti e di clienti delle compagnie che assicuravano un trasporto di linea di container, le altre modalità di trasporto marittimo (i servizi irregolari di trasporto, i trasporti convenzionali e specializzati) e il trasporto aereo non costituivano una soluzione alternativa ragionevole ai servizi regolari di trasporto marittimo di container.

273 Il fatto che altre modalità di trasporto, marittimo o aereo, possano esercitare, per un numero limitato di prodotti, una concorrenza marginale sul mercato dei servizi di trasporto di linea di container, come sottolineano le ricorrenti e come la Commissione ha peraltro espressamente riconosciuto ai 'considerando' dal cinquantesimo al cinquantottesimo della decisione impugnata, di per sé non implica ch'esse possano essere considerate come appartenenti allo stesso mercato. Infatti la Commissione ha dimostrato che tale fenomeno di sostituibilità riguarda solo una parte molto limitata della domanda e le ricorrenti non hanno provato l'inesattezza di tale dimostrazione.

274 Nella replica, le ricorrenti hanno fatto valere due elementi intesi a dimostrare l'esistenza di una certa concorrenza con il trasporto aereo e con il trasporto marittimo di linea convenzionale. In limine va rilevato che tali elementi, dedotti per la prima volta in sede di replica, costituiscono offerte di nuove prove ai sensi dell'art. 48, n. 1, del regolamento di procedura, senza tuttavia essere fondati su elementi di diritto o di fatto emersi nel corso del procedimento. In ogni caso, tali elementi non sono atti a dimostrare la fondatezza della tesi delle ricorrenti, come risulta dall'esame che segue.

Sul trasporto aereo

275 La Commissione ha rilevato che, in ragione di un costo di trasporto nettamente più elevato, il trasporto aereo tra l'Europa del Nord e gli Stati Uniti riguarda solo quantitativi limitati di prodotti ad alto valore aggiunto o per i quali il tempo di trasporto costituisce un fattore determinante e ha concluso che il trasporto aereo fa parte di un mercato distinto da quello dei servizi di trasporto marittimo di linea di container.

276 Nell'atto introduttivo le ricorrenti si sono limitate ad affermare che il trasporto aereo costituisce una fonte di concorrenza per il trasporto di nolo mediante container, senza tuttavia apportare la minima prova né contestare la fondatezza dell'argomento della Commissione.

277 Nella replica, le ricorrenti hanno fatto valere che un numero significativo di prodotti viene trasportato per mare e per via aerea ed hanno allegato, come prova, un documento dell'US Census Bureau contenente dati relativi alle importazioni negli Stati Uniti, nel 1993, dalla Germania, dalla Svezia e dal Regno Unito. Per ciascuno di detti paesi, tale documento contiene statistiche riguardanti:

— il valore e il peso complessivo delle importazioni;

— il valore e i quantitativi totali delle importazioni in relazione alla modalità di trasporto, marittimo e aereo;

— l'elenco dei 20 prodotti più importati, in termini di peso, per via aerea.

278 L'argomento delle ricorrenti tratto dal fatto che, per i 20 prodotti sopra citati, il trasporto aereo rappresenta, rispettivamente, il 16%, il 14% e il 19% del volume totale delle esportazioni, per via aerea e per mare, verso gli Stati Uniti in provenienza da Germania, Svezia e Regno Unito non è pertinente, in quanto detti prodotti non sono rappresentativi. Infatti da questi dati risulta altresì che le esportazioni totali per via aerea dai suddetti tre paesi verso gli Stati Uniti rappresentano in peso, rispettivamente, solo il 2%, l'1,3% e lo 0,6% delle

esportazioni effettuate da detti paesi via mare verso gli Stati Uniti, mentre in valore rappresentano rispettivamente il 47%, il 43% e il 100% delle esportazioni via mare. Analogamente, si deve rilevare che, per i tre paesi in questione, questi 20 prodotti rappresentano il 50% del totale, in termini di peso, delle esportazioni per via aerea verso gli Stati Uniti, mentre rappresentano appena l'1% delle esportazioni verso gli Stati Uniti effettuate via mare in provenienza dal Regno Unito e, rispettivamente, il 5,8% per la Germania e il 4,5% per la Svezia.

279 Lungi dal dimostrare un qualsiasi errore da parte della Commissione, tali statistiche confermano anzi che la domanda di trasporto aereo riguarda quantitativi limitati di prodotti ad alto valore aggiunto e di scarso peso e che il trasporto aereo costituisce un mercato distinto dal trasporto marittimo di linea di container.

Sul trasporto marittimo di linea convenzionale (break-bulk)

280 Nella replica, le ricorrenti hanno sostenuto che, per taluni prodotti ingombranti di scarso valore, i servizi regolari di trasporto convenzionale e mediante container sono in concorrenza fra loro. Esse fanno valere un estratto della loro risposta alla comunicazione degli addebiti in cui hanno affermato che un gran numero di prodotti che, prima dell'avvento della containerizzazione, venivano instradati mediante mezzi di trasporto convenzionali, attualmente possono ancora formare oggetto di tale trasporto. Esse citano alcuni prodotti (liquidi, legname, pasta di carta e cartone) per i quali i caricatori si avvalgono di entrambi i servizi.

281 Sembra quindi che le ricorrenti si limitino a riprendere, senza apportare nuovi elementi, gli argomenti dedotti durante il procedimento amministrativo nella loro risposta alla comunicazione degli addebiti. Si deve constatare che le ricorrenti non hanno realmente contestato i motivi per cui i loro argomenti sono stati

giustamente respinti dalla Commissione ai 'considerando' dal quarantaduesimo al quarantaseesimo e cinquantaduesimo della decisione TAA. Da questi ultimi risulta, da una parte, che il trasporto mediante container ha sostituito pressoché interamente il trasporto convenzionale sulla rotta transatlantica, tenuto conto della natura del nolo convogliato e dei vantaggi economici legati all'utilizzo dei container, in particolare l'idoneità al trasporto multimodale, e, dall'altra, che il trasporto convenzionale sulla rotta transatlantica, costituisce una soluzione alternativa ragionevolmente attraente per gli operatori solo in relazione ad un numero molto limitato di categorie di prodotti.

282 Per quanto riguarda il preteso effetto cumulativo delle varie fonti di concorrenza, occorre constatare, come ha fatto giustamente la Commissione al sessantanovesimo e settantesimo 'considerando' della decisione impugnata, che i trasportatori marittimi, che fanno distinzione tra le varie categorie di prodotti applicando prezzi fortemente differenziati (giacché il prezzo del trasporto può, a seconda dei prodotti, variare da 1 a 5 per lo stesso servizio di trasporto), possono limitare gli effetti di una concorrenza marginale per il trasporto di categorie specifiche di prodotti. Inoltre non può accogliersi l'argomento delle ricorrenti secondo cui esse, qualora dovessero affrontare una fonte concorrenziale diversa per ciascuna categoria di prodotti, sarebbero esposte alla concorrenza per tutti i loro servizi. Non solo le ricorrenti non hanno dimostrato che dovevano affrontare la concorrenza di altri servizi di trasporto per quanto riguarda ciascuna categoria di prodotti e quindi per l'intera gamma dei loro servizi, ma, come si è già rilevato, la Commissione ha anche dimostrato a sufficienza che per la grande maggioranza delle categorie di prodotti e di utenti, gli altri servizi di trasporto marittimo non possono sostituire i servizi regolari di trasporto di container. Pertanto, va disattesa anche la censura tratta dalla mancata presa in considerazione dell'effetto cumulativo delle varie fonti di concorrenza.

283 La Commissione ha quindi giustamente considerato che i servizi di trasporto marittimo di linea di container costituiscono un mercato distinto.

284 L'estratto dell'ottavo 'considerando' del regolamento n. 4056/86 dedotto dalle ricorrenti, secondo cui «nella maggior parte dei casi le conferenze restano

sottoposte ad una concorrenza effettiva da parte sia dei servizi regolari [di trasporto forniti al di fuori di una conferenza] sia, in determinati casi, dei servizi non di linea e di altri modi di trasporto», non può rimettere in causa tale conclusione.

285 Anzitutto si deve constatare che non solo la valutazione espressa dal Consiglio in merito alle varie modalità di trasporto atte a fare concorrenza alle conferenze marittime costituisce un'osservazione molto generica e formulata con riserva, come dimostra l'impiego dei termini introduttivi «nella maggior parte dei casi», ma soprattutto tale valutazione è riferita alla situazione delle conferenze marittime e la principale attività concorrenziale identificata è quella esercitata dalle compagnie non aderenti ad una conferenza e che assicurano servizi regolari di trasporto marittimo. Orbene, nell'esame dell'esenzione per categoria è stato appunto constatato che il TAA non costituiva una conferenza marittima bensì un accordo che, per effetto della sua flessibilità tariffaria, consentiva di attrarre e di associare compagnie che altrimenti sarebbero rimaste indipendenti e avrebbero potuto esercitare una pressione concorrenziale effettiva.

286 Per quanto riguarda, in particolare, i servizi non regolari di trasporto marittimo (tramp), va anzitutto osservato ch'essi sono menzionati dal Consiglio come fonti di concorrenza potenziale solo «in determinati casi». Si deve inoltre rilevare che detti servizi, ai sensi dell'art. 1, n. 2, del regolamento n. 4056/86, sono esclusi dal campo di applicazione di quest'ultimo, dato che le tariffe di detti servizi, secondo il quarto 'considerando' del regolamento, sono comunque liberamente negoziate caso per caso conformemente alle condizioni della domanda e dell'offerta. All'art. 1, n. 3, lett. a), del regolamento n. 4056/86, il Consiglio sottolinea anche le differenze tra le categorie di prodotti trasportate, nonché quelle relative alla natura ed alle condizioni di esecuzione di tali servizi (merci alla rinfusa, trasporto su richiesta, nave totalmente o parzialmente noleggiata da uno o più caricatori, linee non regolari o non pubblicate, tassi di nolo liberamente negoziati).

287 Contrariamente a quanto sostengono le ricorrenti, le valutazioni espresse dal Consiglio nel regolamento n. 4056/86 confermano inoltre che i servizi non

regolari di trasporto costituiscono un mercato diverso da quello dei servizi di trasporto di linea, anche se in determinati casi possono esercitare una certa concorrenza, marginale, molto mirata e fortemente limitata.

288 Ne consegue che le ricorrenti non sono riuscite a dimostrare a sufficienza l'inesattezza delle valutazioni in base alle quali la Commissione ha escluso tale tipo di trasporto dalla definizione del mercato pertinente.

289 Si deve inoltre rilevare che l'analisi della Commissione è corroborata da vari estratti di studi economici dedicati al trasporto marittimo ed inclusi nell'allegato III della decisione TAA.

290 Da quanto precede discende che vanno disattese tutte le censure relative alla definizione del mercato dei servizi in causa.

ii) Dimensione geografica del mercato in causa

291 Le ricorrenti rimproverano alla Commissione il fatto di avere escluso la «porta mediterranea» dalla sua definizione del mercato pertinente. I servizi di trasporto sulla rotta transatlantica offerti con partenza dai porti dell'Europa del Nord e quelli offerti con partenza dai porti mediterranei sarebbero sostituibili. Esse rammentano di avere indicato, nella loro risposta alla comunicazione degli addebiti, la natura e il grado di concorrenza attribuibile alle rotte marittime che uniscono l'Europa del Sud al Canada. In seguito alla presentazione di tali osservazioni, la Commissione avrebbe modificato la sua definizione del mercato per includervi la «porta canadese», escludendo invece la «porta mediterranea».

292 Le ricorrenti contestano su tale punto il ragionamento svolto dalla Commissione. Al sessantaseesimo 'considerando' della decisione TAA, la Commissione avrebbe riconosciuto che i porti mediterranei offrono una valida soluzione alternativa rispetto ai porti dell'Europa del Nord, quanto meno per alcuni caricatori. Esse fanno valere le constatazioni effettuate dalla Commissione in merito all'impatto del TAA sul mercato per dimostrare che esiste un certo grado di sostituibilità tra i servizi di trasporto sulla rotta transatlantica offerti con partenza dai porti del Nord dell'Europa ed i porti mediterranei. Si richiamano, in particolare, al duecentodiciannovesimo 'considerando' della decisione TAA, secondo cui «[g]li effetti del TAA si sono ripercossi anche sul traffico attraverso il Mediterraneo» ed al duecentoventesimo 'considerando' di detta decisione, in cui la Commissione, dopo aver constatato che tra il 1992 e 1993 il traffico verso gli Stati Uniti era aumentato più dai porti mediterranei che da quelli dell'Europa del Nord, afferma che «alcuni caricatori, e più particolarmente quelli situati nel sud della Francia, hanno deciso di sviare la totalità o parte dei loro carichi verso i porti mediterranei a causa degli aumenti introdotti dal TAA». Le ricorrenti ritengono che l'entità dello sviamento del traffico dai porti dell'Europa del Nord verso quelli del Mediterraneo dimostri l'esistenza di un elevato grado di sostituibilità tra i servizi di trasporto in questione.

293 Va rilevato che, con il loro argomento, le ricorrenti contestano la componente geografica dei servizi di trasporto che costituiscono il mercato pertinente. Tale componente rinvia al problema dell'individuazione dei punti d'origine e di destinazione dei servizi di trasporto prestati sulla rotta transatlantica.

294 E' innegabile che esiste una certa sostituibilità tra i servizi di trasporto marittimo forniti nell'ambito del TAA ed i servizi regolari di trasporto di container, sulla linea transatlantica, offerti da o verso porti mediterranei. Tuttavia, non è la totale mancanza di sostituibilità a giustificare l'esclusione di tali servizi dal mercato pertinente, bensì la circostanza che tale sostituibilità è molto limitata.

295 Infatti, nella decisione TAA, la Commissione ha considerato che il fenomeno della sostituibilità è sostanzialmente legato alla distanza che separa i porti a

partire dai quali le compagnie assicurano il collegamento marittimo transatlantico dai punti di consegna o di carico delle merci nell'entroterra, nonché al costo dell'instradamento terrestre dei prodotti dovuto a tale distanza. Pertanto, il fenomeno in questione riguarda solo gli operatori stabiliti in regioni appartenenti contemporaneamente alle zone d'attrazione dei porti serviti dalle compagnie membri del TAA ed a quelle dei porti mediterranei. La Commissione ha localizzato detti operatori «nel sud della Francia» ed ha ritenuto che questi ultimi, che rappresentano una quota relativamente elastica della domanda, esercitino solo un'influenza «molto marginale» sulla domanda globale di detti servizi, e a tale proposito l'istituzione convenuta ha precisato quanto segue:

«[l]a concorrenza esercitata dai servizi mediterranei è ridotta ulteriormente dalla minore efficienza dei porti mediterranei e dalla minore frequenza di tali servizi. Per questo motivo i servizi offerti dai porti del Nord attirano talvolta caricatori situati nel Sud dell'Europa (ad esempio nell'Italia del Nord), mentre viceversa è raro che un caricatore del Nord dell'Europa utilizzi i servizi [delle compagnie] che passano per il Mediterraneo».

296 E' giocoforza constatare che le ricorrenti non hanno fornito elementi atti a dimostrare che per i caricatori del Nord dell'Europa, area che costituisce la zona d'attrazione dei servizi prestati dai membri del TAA, i servizi offerti dai porti mediterranei rappresentano una soluzione alternativa ragionevole, né che gli operatori stabiliti nel sud della Francia rappresentano una parte importante, o quanto meno non trascurabile, degli utenti dei servizi offerti dai membri del TAA.

297 Peraltro, la constatazione di un aumento del traffico verso gli Stati Uniti in partenza dai porti mediterranei, successivo all'entrata in vigore del TAA, di per sé non può rimettere in discussione la validità delle valutazioni della Commissione. Infatti, nonostante gli aumenti sostanziali dei tassi di nolo praticati dai membri del TAA, il traffico attraverso il Mediterraneo, secondo il duecentoventesimo 'considerando' della decisione impugnata, è aumentato solo del 14% tra il 1992 ed il 1993, mentre nello stesso periodo aumentava del 9% quello in partenza dai porti dell'Europa del Nord. Oltre al fatto che l'aumento del traffico attraverso il

Mediterraneo non è necessariamente sinonimo di uno sviamento dello stesso, ma può essere dovuto ad altri fattori, come un aumento delle esportazioni verso gli Stati Uniti da regioni del Sud dell'Europa, l'esiguità dell'aumento del traffico dai porti mediterranei non fa che confermare il carattere marginale della sostituibilità dei servizi di trasporto in questione. D'altro canto, poiché le ricorrenti non hanno apportato altri elementi atti ad inficiare l'analisi della Commissione, il loro argomento dev'essere disatteso.

298 Da quanto precede discende che tutte le censure e tutti gli argomenti dedotti contro la definizione del mercato dei servizi in causa utilizzata dalla Commissione vanno respinti.

b) Sulla possibilità di eliminare la concorrenza per una parte sostanziale dei servizi in causa

299 Per stabilire se gli accordi sulla fissazione dei prezzi del trasporto marittimo ed il CMP rispondessero alla quarta condizione d'applicazione dell'art. 85, n. 3, del Trattato, la Commissione ha poi esaminato se il TAA consentisse di eliminare la concorrenza tra le parti aderenti a detto accordo, se esse rappresentassero una parte sostanziale del mercato in causa e, infine, se la concorrenza esterna non fosse tale da impedire loro di eliminare la concorrenza per una parte sostanziale dei servizi in questione.

300 Prima di esaminare le varie censure mosse dalle ricorrenti, seguendo lo stesso schema d'analisi, alle conclusioni della Commissione, si deve sottolineare che la possibilità di eliminare la concorrenza per una parte sostanziale del mercato dei servizi in causa deve necessariamente formare oggetto di una valutazione globale che tenga conto, in particolare, delle specifiche caratteristiche del mercato pertinente, delle restrizioni della concorrenza determinate dall'accordo, delle quote di mercato delle parti aderenti a detto accordo, nonché dell'importanza e

dell'intensità della concorrenza esterna, sia attuale che potenziale. Infatti, nell'ambito di tale approccio globale, questi vari elementi sono strettamente interconnessi o possono equilibrarsi. Pertanto, più sono gravi le restrizioni della concorrenza interna tra le parti, più occorre che la concorrenza esterna sia vivace ed importante perché l'accordo possa beneficiare dell'esenzione. Analogamente, più sono elevate le quote di mercato detenute dalle parti aderenti all'accordo, più forte dev'essere la concorrenza potenziale.

i) Sulla concorrenza interna

301 Le ricorrenti sembrano ritenere, anzitutto, che la Commissione abbia commesso un errore di diritto nel concludere che la quarta condizione dell'art. 85, n. 3, lett. b), del Trattato non era soddisfatta unicamente per il fatto che il TAA aveva eliminato la concorrenza interna.

302 E' evidente che tale censura va disattesa. Come si è già rilevato, la valutazione della condizione di cui all'art. 85, n. 3, lett. b), del Trattato richiede un approccio globale, che tenga conto segnatamente della concorrenza interna ed esterna. Orbene, dalla decisione impugnata, e in particolare dal quattrocentotrentasettesimo 'considerando', risulta chiaramente che la constatazione del fatto che il TAA dava ai suoi membri la possibilità di eliminare la concorrenza tra di loro è solo uno degli elementi sui quali la Commissione ha fondato la sua conclusione, formulata al quattrocentosessantunesimo 'considerando' della decisione impugnata, secondo cui il TAA era un accordo che offriva ai suoi membri la possibilità di eliminare la concorrenza per una parte sostanziale dei servizi in causa.

303 Le ricorrenti sostengono inoltre di non avere eliminato la concorrenza fra di loro. Fanno valere, da una parte, che la cooperazione prevista dal TAA in materia di prezzi era meno restrittiva della concorrenza rispetto all'applicazione di tassi di nolo uniformi e che esse erano libere di esercitare un'azione indipendente e,

dall'altra, che tra loro si facevano concorrenza con le offerte di servizi. Nella replica hanno fornito come prove dati, presentati alla Commissione durante il procedimento amministrativo, da cui emergerebbe, da una parte, che le loro quote rispetto al totale del nolo fatturato da tutti i membri del TAA, tra settembre 1992 e marzo 1994, hanno subito variazioni comprese tra l'11 e l'81% e, dall'altra, che i caricatori, nell'ambito dei contratti di servizio, hanno effettuato importanti ridistribuzioni del volume delle merci trasportate tra le ricorrenti. Infine, nella replica queste ultime hanno anche contestato alla Commissione il fatto di non avere motivato il suo rifiuto di concedere un'esenzione.

304 Per quanto riguarda, in primo luogo, la concorrenza interna in materi di prezzi, si deve rammentare che i membri del TAA fissavano in comune le tariffe, sulla cui applicazione vigilava un «comitato dei tassi» che operava su base permanente. Tali accordi sulla fissazione dei prezzi di trasporto avevano chiaramente l'effetto di eliminare la concorrenza sui prezzi tra le parti ai sensi dell'art. 85, n. 1, lett. a), del Trattato.

305 La questione se il regime tariffario duale del TAA fosse o non fosse meno restrittivo della concorrenza rispetto ad un accordo di conferenza marittima sulla fissazione di tassi di nolo uniformi o comuni non è pertinente. Si è già rilevato che il TAA non era una conferenza marittima, e la sola questione pertinente, a questo punto dell'analisi, è se il TAA desse ai suoi membri la possibilità di eliminare la concorrenza fra di loro.

306 Inoltre non si può negare che il TAA eliminasse il normale gioco della concorrenza tra i suoi membri per quanto riguardava i prezzi, anche se prevedeva un doppio regime tariffario. Infatti la flessibilità tariffaria concessa ai membri non strutturati e il differenziale di prezzo, invariabile, autorizzato a favore di questi ultimi (USD 100 in meno per container) venivano decisi da tutti i membri del TAA.

307 Analogamente, la facoltà di derogare, a talune condizioni, alla disciplina tariffaria stabilita negli accordi sulla fissazione dei prezzi del trasporto marittimo mediante ricorso alle azioni indipendenti non può modificare la presente analisi. Occorre anzitutto rilevare che tale facoltà, imposta dalla legislazione di un paese terzo, ha carattere eccezionale rispetto al principio della fissazione dei prezzi in comune. Dall'art. 13 del TAA, come modificato, risulta inoltre che, nonostante la sua denominazione, l'azione indipendente era controllata ed inquadrata, nel senso che il segretariato del TAA doveva esserne informato dieci giorni prima della sua attuazione, il che dava agli altri membri la possibilità di allinearsi o di persuadere l'autore dell'azione a rinunciarvi. L'azione indipendente pertanto non rientrava nel normale gioco della concorrenza, in virtù del quale ogni operatore deve autonomamente determinare la condotta ch'egli intende seguire sul mercato, il che vieta rigorosamente che tra gli operatori economici abbiano luogo contatti diretti o indiretti aventi l'oggetto 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 (sentenza della Corte 16 dicembre 1975, cause riunite da 40/73 a 48/73, 50/73, da 54/73 a 56/73, 111/73, 113/73 e 114/73, Suiker Unie e a./Commissione, Racc. pag. 1663, punti 173 e 174).

308 Si deve inoltre constatare che dai dati forniti dalle stesse ricorrenti emerge che l'utilizzo delle azioni indipendenti in pratica ha conservato carattere eccezionale. Da tali dati risulta infatti che nel 1993 sono state intraprese solo 824 azioni indipendenti, cifra che può essere considerata trascurabile rispetto ai circa 1 500 000 container trasportati dai membri del TAA o al numero di azioni indipendenti esercitate nel 1998 dalle parti aderenti agli accordi detti «transpacifici» tra le coste Ovest ed Est degli Stati Uniti e l'Asia, ossia 98 573 azioni indipendenti.

309 Inoltre è pacifico che le azioni indipendenti di fatto non costituivano un ostacolo all'aumento dei prezzi praticato dai membri del TAA.

310 Ne consegue che né la struttura tariffaria duale, né la possibilità di esercitare azioni indipendenti dimostrano l'esistenza di una reale concorrenza sui prezzi tra le parti aderenti al TAA.

311 Va poi rammentato che il TAA assoggettava la conclusione dei contratti di servizio ad una serie di regole in virtù delle quali, in particolare, detti contratti dovevano essere negoziati in comune per la maggior parte dei membri ed avere ad oggetto un quantitativo minimo di container, o avere una certa durata massima. Nella decisione impugnata, la Commissione ha anche rilevato, senza che ciò sia stato contestato nel presente ricorso, che il ruolo del segretariato del TAA testimoniava il grado d'integrazione commerciale delle compagnie in seno all'accordo.

312 Per quanto riguarda, in secondo luogo, le offerte di servizi, si deve anzitutto constatare che nell'atto introduttivo le ricorrenti si sono limitate ad affermare che si facevano concorrenza su tale punto e che i caricatori riconoscevano l'esistenza di differenze qualitative tra i servizi offerti dai vecchi membri delle conferenze Neusara e Usanera e quelli delle vecchie compagnie indipendenti, tali da giustificare la differenza tra i prezzi praticati. Esse tuttavia non hanno fornito alcun elemento idoneo a dimostrare la fondatezza di tali affermazioni, né hanno precisato in cosa sarebbero consistite queste presunte differenze ulteriori rispetto a quelle relative alla frequenza dei servizi ed al tipo di nave utilizzata, già prese in considerazione dalla Commissione.

313 Si deve inoltre rilevare che tale argomento è diretto solo a giustificare la pratica dei prezzi differenziati o, tutt'al più, a dimostrare che esiste una differenza tra le due categorie di membri del TAA, ma non a provare l'esistenza di una concorrenza tra tutti i membri del TAA. Esso, pertanto, è comunque infondato.

314 La Commissione ha poi rilevato che, per quanto riguarda il mercato dei servizi di trasporto di linea di container, come quelli offerti dai membri del TAA, la qualità

del servizio era un elemento secondario rispetto al livello dei prezzi. Un'eventuale differenza nella qualità del servizio non può infatti compensare la scomparsa del meccanismo di formazione dei prezzi proprio dei mercati concorrenziali, provocata dalla conclusione di un accordo orizzontale sulla fissazione dei prezzi. Tale secondarietà riguarda in primo luogo l'omogeneità e la perfetta sostituibilità dei servizi offerti dai membri del TAA. Al trecentotrentanovesimo 'considerando' della decisione impugnata, la Commissione ha sottolineato che vari servizi offerti dal TAA sono forniti congiuntamente da membri che appartenevano alle conferenze Neusara e Usanera e da membri un tempo indipendenti. Tale elemento, confermato dall'allegato 4 dell'atto introduttivo, in cui le ricorrenti hanno fornito esempi di tali servizi, dimostra l'elevato grado di sostituibilità tra i servizi offerti dai membri del TAA.

315 In secondo luogo, la Commissione ha dichiarato, senza essere contestata, che l'impatto concorrenziale della differenziazione della qualità dei servizi offerti dai membri del TAA era fortemente attenuata dal CMP. A tale proposito, la Commissione ha fatto riferimento ad un brano contenuto in uno dei documenti forniti dal TAA secondo cui, quando un membro del TAA raggiunge le sue quote nel quadro del CMP, è nettamente più probabile che egli subappalterà il trasporto ad un altro membro del TAA piuttosto che superare le sue quote e pagare l'ammenda corrispondente.

316 Per quanto riguarda, in terzo luogo, le quote di mercato dei membri del TAA, si deve rammentare che la Commissione ha constatato, al quattrocentotrentaseesimo 'considerando' della decisione impugnata, che l'assenza di concorrenza tra i membri del TAA risultava anche dall'assenza di evoluzione significativa delle posizioni delle compagnie nell'ambito del TAA. Poiché tale constatazione non è stata contestata nel ricorso, l'affermazione secondo cui le quote di mercato dei membri del TAA sono fluttuate, formulata per la prima volta nella replica, dev'essere considerata come un motivo nuovo ai sensi dell'art. 48, n. 2, del regolamento di procedura, e detto motivo è irricevibile in quanto non è fondato su elementi di fatto e di diritto emersi durante il procedimento.

317 Inoltre, per quel che riguarda la prima tabella inclusa nell'allegato 21 della replica, che secondo le ricorrenti mostrerebbe le fluttuazioni delle quote dei

membri del TAA, i dati ivi indicati non sono né affidabili né decisivi. Va infatti rilevato, in primo luogo, che l'indice di base non è significativo, giacché è fissato con riferimento a dati relativi ad un periodo molto breve (tre mesi), che non consente di tenere conto delle fluttuazioni stagionali. A tale proposito, l'esempio della compagnia MSC, che è l'unica la cui quota di mercato sia aumentata, secondo i dati della tabella, in misura non trascurabile, è particolarmente rivelatore. Infatti la parte essenziale di tale aumento si sarebbe verificata nel corso dei nove mesi successivi al periodo di tre mesi utilizzato per il calcolo dell'indice di base, cosicché se quest'ultimo fosse stato calcolato su un periodo non di tre mesi, bensì di un intero anno, la quota di mercato della compagnia interessata non si sarebbe evoluta in misura sostanziale. In secondo luogo, il ritiro di una compagnia e l'adesione al TAA di altre tre durante il periodo analizzato falsano le cifre contenute nella tabella. In terzo luogo, a parte la compagnia MSC, le fluttuazioni delle quote di mercato dei vari membri sono di entità alquanto modesta. In quarto luogo, non risulta con chiarezza che i dati indicati nella tabella dell'allegato 21 della replica corrispondano alle quote di mercato effettive. Infatti, in calce alla tabella si precisa che tali dati provengono dal CMP, che ha i propri obiettivi e non riprende necessariamente tutte le attività delle parti del TAA. In quinto luogo, l'evoluzione delle quote di mercato risultanti da tali dati non è confermata dai dati indicati nella tabella inclusa nell'allegato 22 della replica. Ad esempio, la prima riga di detta tabella mostra che una parte del nolo trasportato dalla P & O è stata recuperata dalla Sea-Land e dall'OCCL, mentre, secondo la tabella dell'allegato 21 della replica, la P & O, al contrario, ha visto aumentare la sua quota di mercato mentre quella delle altre due compagnie è diminuita.

318 Analogamente, la tabella di cui all'allegato 22 della replica, che secondo le ricorrenti dimostrerebbe il trasferimento tra i membri del TAA di notevoli volumi di nolo relativi ai contratti di servizio, è del tutto ambigua. Come sottolinea la Commissione, se da detta tabella appare che una parte del nolo trasportato dalla P & O è stata recuperata dalla Sea-Land e dall'OCCL, tuttavia quest'ultima compagnia non utilizza navi sull'Atlantico del Nord, ma ha concluso un accordo di condivisione di navi con le compagnie P & O, Sea-Land e Nedlloyd, e queste ultime hanno anche concluso un accordo di condivisione di navi fra di loro. Inoltre, e soprattutto, si deve rilevare che la maggior parte degli esempi citati riguardano membri strutturati del TAA, che potevano concludere solo contratti di servizi collettivi, ossia contratti per i quali non esisteva concorrenza tra loro, giacché dovevano essere negoziati in comune.

319 Ne consegue che le tabelle di cui agli allegati 21 e 22 della replica non sono atte a dimostrare l'esistenza di una concorrenza tra le parti del TAA. Dette tabelle peraltro erano già state sottoposte alla Commissione nell'ambito del procedimento amministrativo ed essa, dopo averle esaminate, al quattrocentotrentaseesimo 'considerando' della decisione impugnata ha concluso che non vi è stata un'evoluzione significativa delle posizioni delle compagnie nell'ambito del TAA.

320 D'altro canto, si deve rammentare che, al quattrocentoventottesimo 'considerando' della decisione impugnata, la Commissione ha anche rilevato un'altra restrizione della concorrenza tra le parti del TAA, ossia la definizione in comune delle capacità di trasporto offerte sul mercato da ciascuna di esse.

321 Da quanto precede discende che le censure delle ricorrenti vanno disattese e che la Commissione ha avuto ragione a considerare che il TAA dava ai suoi membri la possibilità di eliminare la concorrenza tra di loro.

ii) Sulla parte sostanziale del mercato in causa detenuta dai membri del TAA

322 Ai 'considerando' dal quattrocentotrentottesimo al quattrocentoquarantesimo della decisione impugnata, la Commissione ha osservato che il TAA copriva una parte sostanziale del mercato in causa e al quattrocentoquarantunesimo 'considerando' di detta decisione ha concluso che il TAA dava ai suoi membri la possibilità di eliminare la concorrenza ai sensi dell'art. 85, n. 3, del Trattato.

323 Le ricorrenti addebitano alla Commissione un errore di diritto, in quanto a conclusione della sua analisi essa afferma che una conferenza marittima in possesso di una quota di mercato del 50% elimina la concorrenza ai sensi dell'art. 85, n. 3, del Trattato.

324 E' vero che, come rilevano giustamente le ricorrenti, una conferenza marittima limita per sua natura la concorrenza tra i suoi membri e può conseguire il proprio obiettivo di stabilizzazione del mercato solo qualora detenga una quota di mercato non trascurabile. Il fatto che il regolamento n. 4056/86 preveda un'esenzione per categoria a favore delle conferenze marittime non consente quindi di concludere automaticamente che qualsiasi conferenza marittima che detenga una quota di mercato del 50% non soddisfa la quarta condizione dell'art. 85, n. 3, del Trattato.

325 Nondimeno si deve rammentare, in primo luogo, che il TAA non costituisce una conferenza marittima. Le ricorrenti quindi non possono avvalersi della valutazione positiva di cui beneficia tale tipo di accordo ai sensi del regolamento n. 4056/86. A tale proposito occorre aggiungere che, secondo l'ottavo 'considerando' di detto regolamento, gli effetti benefici non possono precisamente essere ottenuti senza la cooperazione organizzata in seno alle conferenze marittime.

326 In secondo luogo, il ragionamento delle ricorrenti è errato in punto di fatto in quanto si fonda sull'esistenza di una quota di mercato del 50%, che poggia su una definizione ampliata del mercato pertinente esposta in precedenza. Orbene, si è già detto che le censure mosse dalle ricorrenti alla definizione del mercato in causa sono infondate. Di conseguenza, la valutazione della Commissione non si basa sul presupposto che i membri del TAA disponessero di una quota di mercato del 50%, bensì sulla premessa che, come si afferma al quattrocentotrentanovesimo 'considerando' della decisione TAA, tale quota era dell'ordine del 75% nel 1992 e del 65-70% nel 1993. Sulla rotta transatlantica diretta che unisce l'Europa del Nord agli Stati Uniti, esclusi quindi i porti del Canada, le quote di mercato detenute dalle parti del TAA, stando alle cifre indicate al centoquarantaseesimo

'considerando' della decisione impugnata e confermate dalle ricorrenti, erano dell'81% nel 1992, del 71,3% nel 1993 e del 69,6% nel 1994.

327 In terzo luogo, è pacifico che, prima della conclusione del TAA nel 1992, i membri delle conferenze Neusara ed Usanera rappresentavano rispettivamente il 55,7% e il 52,9% del traffico transatlantico. In seguito, il TAA ha permesso di raggruppare nell'ambito d'una stessa struttura i membri delle conferenze Neusara ed Usanera ed alcune compagnie rimaste indipendenti fino ad allora. Il TAA ha quindi avuto l'effetto di aumentare sensibilmente la concentrazione dell'offerta controllata dalle compagnie legate ad accordi in materia di fissazione dei prezzi.

328 In quarto luogo, anche se una posizione dominante non può essere equiparata, sic et simpliciter, all'eliminazione della concorrenza ai sensi dell'art. 85, n. 3, del Trattato, occorre rammentare a titolo indicativo che, secondo la giurisprudenza, quote di mercato molto alte costituiscono di per sé, e salvo circostanze eccezionali, la prova dell'esistenza di una posizione dominante. Tale è il caso di una quota di mercato del 50% (sentenza della Corte 3 luglio 1991, causa C-62/86, AKZO/Commissione, Racc. pag. I-3359, punto 60).

329 Ne consegue che la censura relativa al presunto errore di diritto commesso dalla Commissione è infondata e dev'essere disattesa.

330 Giunti a questo punto dell'analisi, occorre sottolineare che per accertare se un accordo dia ai suoi firmatari la possibilità di eliminare la concorrenza ai sensi dell'art. 85, n. 3, lett. b), del Trattato per una parte sostanziale dei prodotti in questione, la Commissione non può basarsi in linea di principio solo sulla circostanza che l'accordo in causa elimina la concorrenza tra le parti dell'accordo e che queste ultime rappresentano una parte sostanziale del mercato interessato. Da un lato, la non eliminazione della concorrenza è una nozione più restrittiva di

quella dell'esistenza o dell'acquisizione di una posizione dominante e si può pertanto ritenere che un accordo non elimini la concorrenza ai sensi dell'art. 85, n. 3, lett. b), del Trattato e quindi benefici d'una esenzione anche qualora determini una posizione dominante a vantaggio dei suoi membri (v., in tal senso, sentenze della Corte 14 febbraio 1978, causa 27/76, United Brands/Commissione, Racc. pag. 207, punto 113; 13 febbraio 1979, causa 85/76, Hoffmann-La Roche/Commissione, Racc. pag. 461, punto 39, e sentenza del Tribunale Matra Hachette/Commissione, citata, punti 153 e 154). D'altro canto, prima di concludere che un accordo elimina la concorrenza ai sensi dell'art. 85, n. 3, del Trattato, occorre prendere in considerazione la concorrenza potenziale (v., in tal senso, sentenza Europemballage e Continental Can/Commissione, citata, punto 25).

331 Occorre aggiungere che la presa in considerazione e l'analisi della concorrenza esterna sia attuale che potenziale è ancor più necessaria quando si tratta di valutare se un accordo tra compagnie marittime possa beneficiare di un'esenzione individuale conformemente all'art. 12 del regolamento n. 4056/86. Infatti, come risulta dall'ottavo 'considerando' di detto regolamento, la mobilità delle flotte, che caratterizza la struttura dell'offerta nel settore dei servizi di trasporti marittimi, esercita una pressione concorrenziale permanente sulle conferenze, che di norma non hanno la possibilità di eliminare la concorrenza per una parte sostanziale dei servizi di trasporto marittimo in questione. Inoltre la circostanza che il Consiglio abbia previsto, all'art. 3 del regolamento n. 4056/86, un'esenzione per categoria a favore degli accordi in materia di fissazione dei prezzi delle conferenze marittime, che in linea di principio possono produrre i benefici effetti di stabilizzazione riconosciuti dal regolamento n. 4056/86 solo qualora detengano quote importanti di mercato, conferma che la condizione della non eliminazione della concorrenza di cui all'art. 85, n. 3, del Trattato dev'essere esaminata con un'attenzione del tutto particolare.

332 Tuttavia, è giocoforza constatare che, sebbene al quattrocentoquarantunesimo 'considerando' della decisione impugnata la Commissione abbia erroneamente già concluso che dalle constatazioni relative all'eliminazione della concorrenza nell'ambito del TAA e dal fatto che le parti di detto accordo detenessero una quota sostanziale di mercato discendeva che il TAA dava ai suoi membri la possibilità di eliminare la concorrenza per una parte sostanziale dei servizi in

questione ai sensi dell'art. 85, n. 3, lett. b), del Trattato, nondimeno la convenuta ha esaminato, ai 'considerando' dal quattrocentoquarantaduesimo al quattrocentosessantesimo della decisione impugnata, se le possibilità di concorrenza esterna non fossero tali da impedire ai membri del TAA di eliminare la concorrenza per una parte sostanziale dei servizi di cui è causa.

iii) Sulla concorrenza esterna

333 Prima di concludere che le possibilità di concorrenza esterna non erano tali da impedire ai membri del TAA di eliminare la concorrenza per una parte sostanziale dei servizi in questione, la Commissione ha inoltre esaminato la concorrenza sulla rotta transatlantica diretta e le altre fonti di concorrenza (la concorrenza potenziale).

334 Peraltro, la Commissione ha anche esaminato, al quattrocentocinquantunesimo e quattrocentocinquantaduesimo 'considerando' della decisione impugnata, la concorrenza del traffico tra l'Europa del Nord ed i porti del Canada. Tuttavia, poiché le ricorrenti non hanno formulato alcuna censura su tale punto, si deve ritenere acquisita la constatazione secondo cui le compagnie indipendenti attive nell'ambito di tale traffico esercitavano solo una concorrenza limitata.

Concorrenza sulla rotta transatlantica diretta

335 Su tale punto, le ricorrenti si sono limitate a far valere che le quote di mercato detenute dalle compagnie indipendenti attive sulla rotta transatlantica diretta sono aumentate, come dimostra il fatto che la quota di mercato dei membri del TAA è scesa dall'81,1% nel 1992 al 71,3% nel 1993 e al 69,9% nel 1994 (la quota di mercato delle compagnie indipendenti è salita, correlativamente, dal 18,9% nel 1992 al 28,7% nel 1993 ed al 30,4% nel 1994).

336 Si deve rilevare, in primo luogo, che tale crescita della quota di mercato delle compagnie indipendenti è stata presa in considerazione dalla Commissione. Infatti, al quattrocentoquarantottesimo 'considerando' della decisione impugnata, quest'ultima ha constatato che gli aumenti sostanziali dei prezzi imposti dai membri del TAA dal 1° gennaio 1993 hanno provocato la perdita immediata di una parte del traffico a vantaggio delle poche compagnie indipendenti le cui quote di mercato hanno subito un incremento. Così, per il traffico verso gli Stati Uniti, la quota di mercato della compagnia Evergreen è passata dal 7,7% nel 1992 al 14,1% nel primo trimestre del 1993, quella della Lykes Line dal 6,4 al 7,1%, quella dell'ICL dal 2,1 al 2,6% e quella dell'Atlantic Cargo dal 3,0 al 3,9% (il che significa che la quota di mercato delle quattro compagnie riunite è passata dal 19,2% al 27,7%).

337 In secondo luogo, si deve sottolineare che, secondo i dati non contestati di cui al duecentotreesimo 'considerando' della decisione impugnata, un gran numero di caricatori si sono visti imporre aumenti molto rilevanti, in genere tra il 30 e il 100%, ma in un caso anche del 175%. Inoltre, secondo il duecentoquattresimo 'considerando' della decisione impugnata, che non ha formato oggetto di contestazione, tali aumenti sono stati attuati in tempi particolarmente brevi rispetto agli usi della professione. Aumenti di prezzo così importanti e rapidi dovevano inevitabilmente avere l'effetto di indurre parte dei clienti del TAA a rivolgersi agli altri trasportatori sul traffico transatlantico. A tale proposito, va precisato che l'argomento tratto dal fatto che tali aumenti dei prezzi non hanno consentito agli armatori di raggiungere nuovamente il livello di profitto ottenuto nel 1989 non è pertinente, in quanto quest'ultima circostanza non elimina assolutamente l'importanza degli aumenti imposti ai clienti.

338 In terzo luogo, si deve osservare che le quote di mercato delle compagnie indipendenti, dopo essere immediatamente aumentate nel primo trimestre del 1993, in seguito all'aumento dei prezzi applicato dai membri del TAA, si sono rapidamente stabilizzate e sono anche diminuite. Come risulta dal quattrocentoquarantanovesimo 'considerando' della decisione impugnata, la quota di mercato della compagnia Evergreen era pari al 13,1%, quella della Lykes Line al 5,4%, quella dell'Atlantic Cargo al 3,7% e quella dell'ICL al 2,5%, ossia una quota di mercato del 24,7% sul totale delle quattro compagnie nel 1993, anziché il 27,7% per il breve periodo immediatamente successivo ai bruschi aumenti di prezzo imposti dai membri del TAA.

339 In quarto luogo, i limiti della pressione concorrenziale esercitata dalle compagnie indipendenti risultano anche dal fatto che durante il 1993, nonostante l'aumento dei volumi di nolo trasportato, dette compagnie non hanno apportato nuove capacità di trasporto significative sul mercato.

340 In quinto luogo, la constatazione che i membri del TAA rappresentavano una parte sostanziale del mercato in causa, e quindi che la concorrenza esterna era debole, si basa in particolare sulla quota di mercato detenuta dalle compagnie indipendenti nel 1993, ed ha quindi tenuto conto dell'aumento delle quote di mercato ch'esse hanno registrato in seguito all'aumento delle tariffe praticato dai membri del TAA.

341 In sesto luogo, va rammentato che, secondo la giurisprudenza, più i concorrenti sono deboli e di dimensioni modeste, meno sono in grado di esercitare una pressione concorrenziale reale sulla posizione dominante (v., in tal senso, sentenze United Brands/Commissione, citata, punti 111 e 112, e Hoffmann-La Roche, citata, punti 51-58).

342 A tale proposito, si deve rilevare che una sola compagnia indipendente, l'Evergreen, deteneva una quota di mercato relativamente importante (13,1% nel 1993). Inoltre, come risulta dai 'considerando' dal centocinquantesimo al centocinquantaseesimo, duecentoquindicesimo e dal quattrocentoquarantatreesimo al quattrocentoquarantacinquesimo della decisione impugnata, vari fattori possono diminuire fortemente la concorrenza che detta compagnia poteva esercitare nei confronti dei membri del TAA. Infatti essa non è presente su tutti i segmenti del mercato, ed offre, ad esempio, solo poche alcune attrezzature speciali (open top, flat) sulla rotta transatlantica, il che le nega l'accesso a tutta una serie di caricatori. Ancora più rilevante è il fatto che la compagnia Evergreen è parte dell'accordo Eurocorde, cui avevano aderito i membri del TAA e nel cui ambito vengono discussi i tassi di nolo ed altre condizioni di trasporto. E' inoltre significativo il fatto che la compagnia Evergreen dovesse originariamente partecipare al TAA e che, sebbene in definitiva sia rimasta indipendente, avesse nondimeno mantenuto rapporti regolari con alcuni membri del TAA e fosse ampiamente informata in merito alla politica dei prezzi adottata da questi ultimi,

il che le consentiva di modificare le sue tariffe per seguire, a distanza di breve tempo, le evoluzioni introdotte dalle parti del TAA. Sembra quindi che l'Evergreen, la principale, se non l'unica, compagnia indipendente con sufficiente potere sul mercato dei servizi regolari di trasporto sulla rotta transatlantica, in realtà non fosse in grado di esercitare una pressione concorrenziale reale sui membri del TAA.

343 Come si afferma al quattrocentoquarantaseesimo 'considerando' della decisione impugnata, nessun'altra compagnia indipendente era in grado, tenuto conto di quote di mercato e risorse inferiori a quelle dell'Evergreen, di fornire servizi di volume sufficiente per esercitare una pressione concorrenziale reale sui membri del TAA. Inoltre la Lykes Line, la più importante delle compagnie sopra menzionate, partecipava anche all'accordo Eurocorde.

344 Da quanto precede risulta che la Commissione ha fondatamente dichiarato, al quattrocentocinquantaquattresimo 'considerando' della decisione impugnata, quanto segue: «[L]e compagnie indipendenti, dopo aver profittato degli aumenti molto rapidi attuati dal TAA per saturare le proprie capacità, non [sono] più state in grado di soddisfare nuove domande nel corso del 1993. O per concertazione con il TAA o per incapacità dovuta al loro debole peso rispetto alla quota di mercato del TAA, queste compagnie non hanno cercato di esercitare una concorrenza reale sul TAA e sono state indotte ad un comportamento di imitazione». Altrettanto a ragione la Commissione ha concluso che la concorrenza esercitata nei confronti dei membri del TAA da parte delle compagnie indipendenti attive sulla rotta transatlantica diretta non compensava la possibilità creata dal TAA di eliminare la concorrenza ai sensi dell'art. 85, n. 3, del Trattato.

Altre fonti di concorrenza (la concorrenza potenziale)

345 Le ricorrenti sostengono che la Commissione ha trascurato la concorrenza potenziale dei trasportatori già presenti sulla rotta transatlantica e in grado di

aumentare la loro offerta di servizi di trasporto containerizzato (sostituibilità sul versante dell'offerta), nonché quella dei trasportatori di container assenti dalla rotta transatlantica ma in grado di entrarvi. Esse contestano inoltre alla Commissione di essersi rifiutata di valutare l'effetto cumulativo delle varie fonti di concorrenza cui erano soggette.

346 Prima di esaminare le censure formulate dalle ricorrenti, occorre rilevare, in limine, che il loro argomento relativo alle due fonti di concorrenza potenziale sopra menzionate si basa sostanzialmente, come peraltro sottolineano le ricorrenti stesse, sull'accoglimento della teoria del mercato contestabile sostenuta in una relazione di esperti (raccolta di note economiche redatte congiuntamente dal professor John Davies, dai dottori Craig Pirrong, e William Sjostrom e dal sig. George Yarrow, inclusa nell'allegato 5 del ricorso).

347 La Commissione ha contestato la rilevanza di tale perizia prodotta dalle ricorrenti ed ha inoltre dedotto a sostegno della sua tesi relazioni di esperti (relazione del dott. Reitzes sugli effetti economici dell'accordo Trans-Atlantico; relazione del dott. Levêque «Autoregolamentazione nell'industria del trasporto marittimo di linea: lacuna del mercato e del sistema di regolamentazione» incluse negli allegati D ed E del controricorso), la cui reputazione e conoscenza del mercato in causa non possono essere messi in discussione. In tal senso, l'esperienza del dott. Reitzes nell'applicazione delle regole di concorrenza al settore del trasporto marittimo risulta in particolare dal fatto ch'egli è il principale autore dello studio «Analisi dell'industria marittima e degli effetti dello Shipping Act 1984», realizzato dalla Federal Trade Commission.

348 Tenuto conto delle varie perizie prodotte dalle parti e dei riferimenti alla dottrina economica ivi contenuti, si deve constatare che, quanto meno, la contestabilità del mercato del trasporto marittimo di linea costituisce una questione attualmente ancora molto controversa, ma che la maggior parte degli autori è concorde nel sottolineare che in ogni caso la contestabilità non può che essere imperfetta. Da dette perizie contraddittorie emerge che il grado di contestabilità del mercato dei servizi regolari di trasporto di container sulla rotta transatlantica solleva

complesse questioni d'ordine economico. Pertanto, la Commissione dispone di un ampio potere discrezionale in materia ed il Tribunale può censurare la decisione di tale istituzione su questo punto solo dopo aver accertato un errore manifesto di valutazione. Orbene, senza che occorra pronunciarsi sulla fondatezza delle teorie sostenute da una parte e dall'altra, a prima vista non sembra che la posizione della Commissione, secondo cui la concorrenza potenziale, se pur esisteva, non era tuttavia sufficiente per impedire al TAA di dare ai suoi membri la possibilità di eliminare la concorrenza ai sensi dell'art. 85, n. 3, del Trattato, possa considerarsi basata su un errore manifesto di valutazione (v., in tal senso, sentenza del Tribunale 25 giugno 1998, cause riunite T-371/94 e T-394/94, British Airways e a./Commissione, Racc. pag. II-2405, punto 161).

— Sostituibilità sul versante dell'offerta

349 Le ricorrenti sostengono che, come risulta dal rapporto Dynamar, già sottoposto alla Commissione durante il procedimento amministrativo, molti trasportatori presenti sulla rotta transatlantica sono in grado di rendere disponibili le loro capacità di trasporto, che rappresentano circa il 20% delle capacità totali dei membri del TAA, per il trasporto di container in concorrenza diretta con detti membri. A tale proposito, fanno valere che i due motivi dedotti dalla Commissione nella decisione impugnata per respingere le conclusioni del rapporto Dynamar sono errati. Da un lato, le capacità di detti trasportatori possono essere utilizzate per il trasporto di nolo in container senza che ciò richieda una vera trasformazione fisica della flotta in navi cellulari (ossia navi specializzate nel trasporto di container), di modo che la conversione potrebbe essere effettuata ad un costo insignificante. D'altro canto, invocando il fatto che i suddetti trasportatori offrono un servizio meno completo, la Commissione non prenderebbe in considerazione la possibilità che i caricatori si rivolgano per una parte della loro domanda ad un concorrente potenziale.

350 In risposta a questi due argomenti si deve rilevare, da un lato, che se il centosessantaseesimo 'considerando' della decisione impugnata faceva apparire il

costo della conversione dei servizi offerti da tali trasportatori come un motivo di rigetto delle conclusioni del rapporto Dynamar, ciò avveniva non in ragione del suo presunto carattere eccessivo, bensì in quanto le parti del TAA non avevano fornito alcun dato preciso al riguardo.

351 Se, secondo la precisazione fatta dalle ricorrenti durante il procedimento giurisdizionale, il costo della conversione delle navi è insignificante, si deve però osservare che per offrire un servizio di trasporto di merci in container occorre anche, in particolare, acquisire e gestire un numero molto elevato di container. Le stesse ricorrenti, peraltro, nell'atto introduttivo (punto 2.4) hanno precisato quanto segue:

«[E]sistono molti tipi di container, che hanno dimensioni e specifiche diverse e che, per i trasportatori marittimi che li possiedono, rappresentano un investimento notevole. Poiché i container sono costantemente in movimento, occorre averne tre per slot su una nave, così che una nave da 3 000 TEU deve disporre di 9 000 container».

352 Infine, e soprattutto, il costo della conversione delle navi costituisce solo uno dei motivi, per di più accessorio, su cui la Commissione ha basato la sua valutazione. Infatti, a parte il costo ed i tempi necessari per la trasformazione, ai 'considerando' dal centosessantaseesimo al centosettantaduesimo della decisione impugnata la Commissione ha sottolineato, in via principale, che detti servizi, una volta modificati, non sarebbero economicamente competitivi rispetto a quelli offerti dai membri del TAA. Essa ha quindi rilevato, senza essere contestata, che il traffico transatlantico è molto importante in termini di volume di nolo trasportato, giacché i servizi regolari di trasporto consentono uno scarico continuo di merci, al punto che anche i maggiori operatori mondiali tendono perlopiù a riunirsi per fornire detti servizi in comune e gestiscono navi moderne, di grandi dimensioni e in numero sufficiente. Stando così le cose, è molto improbabile che operatori proprietari di navi originariamente non destinate al trasporto di container ma adattate a tale scopo possano esercitare una concorrenza reale.

353 D'altro canto, si deve osservare che, nell'atto introduttivo, le ricorrenti non hanno affatto contestato il rilievo della Commissione secondo cui gli operatori considerati nel rapporto Dynamar non offrono un servizio settimanale, contrariamente a ciò che richiederebbe un servizio di trasporto competitivo, e servono solo un numero limitato di porti dell'Europa del Nord e degli Stati Uniti. Nella replica, pur senza rimettere in discussione tale constatazione, le ricorrenti osservano tuttavia che, alla data della risposta alla comunicazione degli addebiti, una sola di loro era in grado di offrire autonomamente un servizio settimanale. Tale obiezione è manifestamente infondata. Infatti dai documenti su cui si basano le ricorrenti risulta chiaramente che per tutti gli itinerari tra i vari porti dell'Europa del Nord e degli Stati Uniti veniva assicurato un servizio settimanale effettivo dai membri del TAA, e che ciò rappresenta sicuramente un elemento fondamentale, poiché le stesse parti del TAA sottolineano di essersi assicurate, nello sforzo di razionalizzare i servizi offerti, del mantenimento dei servizi settimanali. Il fatto che tali servizi settimanali siano assicurati congiuntamente da più membri del TAA anziché individualmente da ciascuna compagnia non è pertinente e non fa che dimostrare l'elevato grado di integrazione delle compagnie in seno al TAA, che forniscono servizi combinati mediante navi che, dal punto di vista degli utenti, sono sostituibili. Gli operatori considerati nel rapporto Dynamar non sono legati a priori tra di loro da accordi molto complessi e quindi, a differenza dei membri del TAA, non possono essere considerati globalmente, in quanto non offrono tali servizi settimanali in comune. D'altro canto, la possibilità, sottolineata dalle ricorrenti, che i caricatori si rivolgano ad uno di tali operatori per una parte della loro domanda non può compensare una frequenza di servizio e capacità di trasporto insufficienti.

354 Infine si deve rilevare che le ricorrenti non hanno contestato l'osservazione, contenuta al centosettantunesimo e centosettantaduesimo 'considerando' della decisione impugnata, secondo cui l'assenza di pressione concorrenziale reale da parte di detti operatori è confermata dal fatto ch'essi non intervengono addirittura sulla parte più remunerativa del mercato (il prezzo del trasporto marittimo varia considerevolmente a seconda delle merci trasportate), come dimostra il mantenimento del sistema tariffario differenziato.

355 Da quanto precede discende che la Commissione ha giustamente considerato che i trasportatori già presenti sulla rotta transatlantica ma che offrono servizi di

trasporto di merci non collocate in container non esercitano una pressione concorrenziale reale sul mercato dei servizi regolari di trasporto marittimo di container.

— Sulla concorrenza esercitata dai trasportatori assenti dalla rotta transatlantica ma in grado di entrarvi

356 Come risulta dall'ottavo 'considerando' del regolamento 4056/86, i trasportatori che assicurano servizi regolari nell'ambito di altri traffici normalmente sono in grado di esercitare una concorrenza potenziale. Tuttavia, la Commissione ha considerato, al termine di un'analisi dettagliata svolta ai 'considerando' dal centosessantacinquesimo al centottantottesimo e dal quattrocentocinquantottesimo al quattrocentosessantunesimo della decisione impugnata, che nella specie tale concorrenza potenziale è limitata a causa, soprattutto, delle caratteristiche specifiche del traffico transatlantico e di quelle del TAA.

357 Per quanto riguarda, in primo luogo, le caratteristiche specifiche del traffico transatlantico, occorre anzitutto rammentare che la Commissione ha giustamente constatato che, data l'importanza del volume di nolo trasportato e la necessità di disporre di un numero sufficiente di navi moderne, di grandi dimensioni ed appositamente attrezzate per il trasporto di container, solo i grandi operatori mondiali sono in grado di fornire servizi competitivi. Peraltro va osservato che, sui dieci servizi regolari assicurati dalle parti del TAA, solo quello svolto dalla compagnia Maersk viene gestito individualmente, mentre gli altri nove formano oggetto di accordi di raggruppamento di navi e di ripartizione delle capacità tra i vari membri del TAA.

358 Le ricorrenti non mettono in dubbio l'affermazione, peraltro fondata, della Commissione secondo cui, date tali caratteristiche, solo alcuni grandi armatori a livello mondiale, o eventualmente importanti raggruppamenti di armatori, sono in grado di esercitare una pressione concorrenziale reale. Infatti la critica

formulata dalle ricorrenti nel loro atto introduttivo riguarda solo le conseguenze che la Commissione ricollega al fatto che la maggior parte dei grandi armatori a livello mondiale, assenti dal traffico transatlantico, sono strettamente legati ad alcuni membri del TAA nell'ambito di altri traffici marittimi. A loro parere, l'adesione delle compagnie marittime a conferenze, o la conclusione di altri accordi di cooperazione, è normale e non ha mai impedito l'ingresso di una compagnia in un traffico in cui fossero attivi trasportatori ai quali essa era già legata da altri accordi. Le presunte caratteristiche del traffico transatlantico sarebbero in realtà solo le caratteristiche comuni a tutti i traffici marittimi attraverso il mondo.

359 Tale obiezione dev'essere respinta. Si è rilevato che il traffico transatlantico presentava caratteristiche particolari per le quali, nella specie, l'ingresso di nuovi operatori non era molto probabile e che, in ogni caso, esso era possibile solo per un numero limitato di grandi armatori a livello mondiale, eventualmente riuniti in gruppo. La Commissione ha quindi giustamente ritenuto che la partecipazione di questi stessi armatori ad accordi di stabilizzazione relativi agli altri due grandi traffici marittimi in direzione est-ovest (Europa Asia Trade Agreement e Trans-Pacific Stabilisation Agreement), accordi di portata molto ampia che presentano analogie con la struttura e gli obiettivi del TAA, fosse atta a dimostrare, da un lato, la loro propensione a prendere parte ad accordi di questo tipo e, dall'altro, la loro mancanza d'interesse ad esercitare una concorrenza che rischiava di destabilizzare gli altri grandi accordi attuati a livello mondiale. E' quindi l'insieme della limitazione delle fonti di concorrenza potenziale ad un numero esiguo di singoli operatori e dell'esistenza di vincoli di stretta interdipendenza tra questi stessi operatori ed i membri del TAA che dominano il traffico transatlantico a rendere poco probabile l'ingresso, destabilizzante per definizione, di detti operatori nel traffico transatlantico. Se non si può sicuramente escludere che tali caratteristiche possano corrispondere a quelle di altri traffici di dimensioni mondiali, per contro non sembra che esse costituiscano un elemento comune alla maggior parte dei vari mercati dei servizi di trasporto marittimo. In ogni caso, l'unica questione pertinente nella specie è verificare se la concorrenza potenziale fosse di natura e di intensità sufficienti ad impedire che vi fosse la possibilità di eliminare la concorrenza risultante dal TAA. Orbene, le caratteristiche specifiche del traffico transatlantico, da un lato, e la comunione d'interessi ed i rischi di collusione tra i membri del TAA ed i concorrenti potenziali, derivanti da una presenza comune sia su numerosi altri mercati che in seno a vari accordi, dall'altro, giustificano effettivamente una soluzione in senso negativo.

360 Per quanto riguarda, in secondo luogo, le caratteristiche del TAA, si deve osservare anzitutto che, incontestabilmente, il mantenimento artificioso di sovraccapacità sul traffico transatlantico, per mezzo del CMP, ha determinato una situazione atta a dissuadere un concorrente potenziale dall'entrare in un mercato pur momentaneamente remunerativo. Infatti non solo l'ingresso nel mercato di tale concorrente aggraverebbe il fenomeno delle sovraccapacità, provocando così una caduta dei prezzi ad un livello che non assicurerebbe profitti, ma il nuovo arrivato si troverebbe anche a dover affrontare la minaccia dell'introduzione nel mercato, da parte dei membri del TAA, di mezzi notevoli, tenuti da parte fino a quel momento per effetto del CMP. E' poco credibile l'argomento secondo cui la guerra dei prezzi legata a tale intrusione provocherebbe l'uscita dal mercato di alcuni operatori ed un rapido aumento dei prezzi, con la conseguenza che un concorrente potenziale efficiente e che dispone di cospicue risorse finanziarie potrebbe riuscire ad integrarsi perfettamente nel mercato. Oltre alla mancata presa in considerazione dell'esistenza di barriere all'ingresso nel mercato e dei vantaggi comparativi di cui dispongono gli operatori già presenti, si deve rilevare che tale argomento equivale di fatto a sostenere che un concorrente dotato di risorse finanziarie pressoché illimitate e di un'efficienza superiore a tutti gli altri operatori possa sempre entrare in qualsiasi mercato. Peraltro, con tale argomento si prescinde dalla notevole potenza di mercato dei membri del TAA e dalla forza collettiva della loro difesa nei confronti della concorrenza potenziale.

361 D'altro canto, si deve sottolineare che nella specie la Commissione ha constatato, senza essere contraddetta, l'esistenza di barriere all'uscita dal mercato atte anch'esse a ridurre la tentazione per un armatore di entrare nel traffico. Infatti per un grande armatore il ritiro da un traffico di grande importanza, come il traffico transatlantico, lede la sua reputazione commerciale e pregiudica la sua posizione concorrenziale su altri traffici.

362 Va inoltre rammentato che, tra le caratteristiche del TAA atte a rendere poco probabile l'ingresso sul mercato in questione di concorrenti potenziali in qualità di indipendenti, la Commissione ha parimenti rilevato, ai 'considerando' dal centottantatreesimo al centottantaseesimo della decisione impugnata, che il TAA era un accordo che offriva un quadro di fissazione dei prezzi sufficientemente duttile per poter integrare compagnie indipendenti già presenti sul mercato e nuove entranti, di modo che gli armatori interessati al traffico transatlantico

sarebbero stati tentati di entrarvi nell'ambito del TAA. Tale peraltro è stato il caso delle due uniche compagnie, la NYK e la NOL, che sono entrate sulla rotta transatlantica dopo l'entrata in vigore del TAA, nonché della TMM e della Tecomar, che, sebbene già presenti su detta rotta, hanno aderito al TAA nel 1993 stringendo un'alleanza con la Hapag Lloyd. Se un ingresso di questo tipo non era sicuramente privo di incidenza per i membri del TAA, che rischiavano in tal modo di vedere diminuire in una certa misura il loro volume di attività, l'adesione di nuovi membri al TAA tuttavia non limitava in alcun modo il comportamento commerciale del TAA stesso in quanto gruppo di armatori.

363 Infine, la circostanza, rilevata al centottantasettesimo 'considerando' della decisione impugnata, che i membri del TAA fossero in grado di aumentare in misura considerevole i loro prezzi a breve termine e che, nonostante il profondo malcontento dei caricatori, nel mercato non siano entrati nuovi operatori, è atta a confermare la mancanza di concorrenza effettiva, sia attuale che potenziale.

364 Alla luce delle considerazioni che precedono, si deve concludere che la Commissione ha giustamente considerato che la concorrenza potenziale, pur esistendo in una certa misura, risulta limitata e non è stata in grado, dopo l'entrata in vigore del TAA, di esercitare una pressione reale sui membri dell'accordo in questione, a prescindere dal modo in cui si esaminano le varie fonti di concorrenza potenziale, isolatamente ovvero globalmente prendendo in considerazione un effetto cumulativo.

365 Dall'esame svolto dal Tribunale emerge che occorre respingere tutte le censure mosse dalle ricorrenti all'analisi svolta dalla Commissione in merito all'eliminazione della concorrenza in seno al TAA, al possesso di una parte sostanziale del mercato in questione e alla concorrenza esterna.

366 In ogni caso, non può ritenersi viziata da un errore manifesto di valutazione la conclusione della Commissione secondo cui il TAA, che raggruppava compagnie

detentrici di una quota di mercato del 75%, che dava ai suoi membri la possibilità di eliminare la concorrenza tra di loro ed era soggetto, sia per le sue caratteristiche che per quelle del mercato in causa, solo ad una pressione molto limitata da parte della concorrenza esterna, sia attuale che potenziale, costituiva un accordo che conferiva ai suoi membri la possibilità di eliminare la concorrenza per una parte sostanziale dei servizi in questione ai sensi dell'art. 85, n. 3, del Trattato. Va precisato che tale valutazione riguarda sia le disposizioni del TAA relative agli accordi in materia di fissazione dei prezzi del trasporto marittimo sia quelle relative al CMP.

367 Poiché la quarta condizione enunciata all'art. 85, n. 3, del Trattato non è soddisfatta, occorre respingere in quanto infondato il motivo tratto dal rifiuto di concedere un'esenzione individuale agli accordi sui prezzi e sulle capacità relativi al trasporto marittimo, senza che occorra esaminare le censure mosse dalle ricorrenti e dagli intervenienti all'analisi svolta dalla Commissione in merito alle altre tre condizioni previste dal suddetto articolo.

Sull'esenzione a titolo individuale degli accordi in materia di fissazione dei prezzi del trasporto terrestre

368 Il Tribunale constata che le censure delle ricorrenti sono fondate su una lettura erronea della decisione impugnata. Esse ritengono a torto che il rifiuto di concedere l'esenzione individuale agli accordi in materia di fissazione dei prezzi del trasporto terrestre sia basato unicamente sul fatto che gli accordi relativi al trasporto marittimo non potevano beneficiare di un'esenzione.

369 La Commissione ha infatti esposto dettagliatamente, ai 'considerando' dal quattrocentosessantatreesimo al quattrocentottantanovesimo della decisione impugnata, gli esatti motivi per cui ha considerato che gli accordi sulla fissazione dei prezzi del trasporto terrestre non potevano, in quanto tali, formare oggetto di

un'esenzione individuale. Da tali 'considerando' risulta che la conclusione dell'istituzione convenuta non si basa unicamente sul fatto che gli accordi relativi al trasporto marittimo non potevano beneficiare di un'esenzione. La Commissione ha infatti constatato, in particolare, che gli accordi in materia di fissazione dei prezzi del trasporto terrestre non hanno portato ad alcun miglioramento della produttività e non hanno arrecato alcun vantaggio economico che possa giustificarne l'esenzione.

370 Poiché le ricorrenti non hanno contestato alcuno dei precisi motivi su cui si fonda la decisione impugnata, il mezzo tratto dal rifiuto di concedere un'esenzione individuale agli accordi in materia di fissazione dei prezzi del trasporto terrestre dev'essere disatteso.

371 Inoltre, il motivo va respinto anche perché l'argomentazione delle ricorrenti si fonda sul presupposto che la Commissione abbia illegittimamente negato un'esenzione agli accordi sulla fissazione dei prezzi del trasporto marittimo del TAA, mentre si è già rilevato che la Commissione ha giustamente ritenuto che tali accordi non potessero beneficiare né di un'esenzione per categoria né di un'esenzione individuale.

372 Infine, il Tribunale rileva ad abundantiam che, poiché il vero obiettivo degli accordi in materia di fissazione dei prezzi del trasporto terrestre è impedire che vengano modificati i prezzi del trasporto marittimo per effetto di prezzi del trasporto multimodale che non tengano conto del costo totale del trasporto terrestre, le ricorrenti non hanno dimostrato che il potere di fissare i prezzi del trasporto terrestre era necessario per conseguire tale obiettivo e che siffatto risultato non si sarebbe potuto ottenere con uno strumento meno restrittivo come l'impegno a non fatturare il trasporto, per la parte terrestre, ad una cifra inferiore al suo costo di produzione.

373 Ne consegue che il motivo tratto dal rifiuto di concedere un'esenzione individuale dev'essere respinto.

Sulla violazione dell'art 190 del Trattato

374 Per quanto riguarda le varie censure relative alla motivazione della decisione TAA formulate nell'ambito della domanda di annullamento dedotta in via principale, il Tribunale constata che la Commissione svolge un ragionamento circostanziato e strutturato a sostegno della propria valutazione. La motivazione ha consentito agli interessati di conoscere le giustificazioni delle misure adottate ed al giudice comunitario di esercitare il suo controllo di legittimità. Tali censure vanno quindi disattese.

Sulla violazione dell'accordo sullo Spazio economico europeo

I — *Argomenti delle parti*

da 375 a 381 [...]

II — *Giudizio del Tribunale*

382 E' giocoforza constatare che il motivo tratto dalla violazione dell'accordo SEE non è stato sollevato dalle ricorrenti e va quindi dichiarato irricevibile. Infatti, poiché, ai sensi dell'art. 116, n. 3, del regolamento di procedura, le parti intervenienti devono accettare il procedimento nello stato in cui questo si trova all'atto del loro intervento e poiché, a norma dell'art. 37, quarto comma, dello Statuto (CE) della Corte, le conclusioni della memoria di intervento possono essere dirette solo al sostegno delle conclusioni di una delle parti, l'ECSA, in quanto parte interveniente, non può sollevare tale motivo (sentenza British Airways e a./Commissione, citata, punto 75).

383 Inoltre è sufficiente rilevare che le disposizioni pertinenti dell'accordo SEE non erano applicabili al procedimento amministrativo conclusosi con la decisione impugnata. Queste norme sono infatti entrate in vigore il 1° gennaio 1994, data alla quale le tappe procedurali che esigevano la cooperazione fra la Commissione e l'Autorità di vigilanza EFTA, ossia l'audizione delle imprese e la consultazione del comitato consultivo, si erano già svolte (sentenza del Tribunale 20 aprile 1999, cause riunite T-305/94, T-306/94, T-307/94, T-313/94, T-314/94, T-315/94, T-316/94, T-318/94, T-325/94, T-328/94, T-329/94 e T-335/94, Limburgse Vinyl Maatschappij e a./Commissione, Racc. pag. II-931, punto 259).

Sulle conclusioni in subordine

384 In subordine, le ricorrenti chiedono l'annullamento, in primo luogo, degli artt. 1, 2, 3 e 4 della decisione TAA nella parte in cui vietano di fissare i prezzi del trasporto combinato, in secondo luogo, dell'art. 5 di detta decisione e, in terzo luogo, degli artt. 1, 2, 3 e 4 della decisione impugnata nella parte in cui vietano la conclusione in comune di contratti di servizio.

I — *Sull'annullamento degli artt. 1, 2, 3 e 4 della decisione TAA nella parte in cui vietano di fissare i prezzi per il trasporto combinato*

A — *Argomenti delle parti*

da 385 a 388 [...]

B — *Giudizio del Tribunale*

389 Si deve rammentare, in primo luogo, che l'art. 3, n. 1, del regolamento n. 17 prevede che la Commissione, se constata un'infrazione alle disposizioni dell'art. 85 o dell'art. 86 del Trattato, «può obbligare, mediante decisione, le imprese ed associazioni di imprese interessate a porre fine all'infrazione constatata».

390 Secondo una giurisprudenza costante, l'applicazione della predetta disposizione può comportare il divieto di persistere in certe attività, pratiche o situazioni la cui illegittimità sia stata constatata (sentenze della Corte 6 marzo 1974, cause riunite 6/73 e 7/73, Istituto chemioterapico italiano e Commercial Solvents/Commissione, Racc. pag. 223, punto 45, e RTE e ITP/Commissione, citata, punto 90), ma anche quello di adottare in futuro un comportamento analogo (sentenze del Tribunale 6 ottobre 1994, causa T-83/91, Tetra Pak/Commissione Racc. pag. II-755, punto 220, e 14 maggio 1998, causa T-352/94, Mo och Domsjö, Racc. pag. II-1989, punto 241).

391 I rispettivi artt. 11, n. 1, dei regolamenti n. 4056/86 e n. 1017/68, applicabili nella fattispecie, sono pressoché identici all'art. 3, n. 1, del regolamento n. 17, di modo che l'interpretazione di quest'ultimo articolo può ispirare quella delle predette disposizioni.

392 Dopo aver constatato, all'art. 1 della decisione impugnata, che gli accordi sulla fissazione dei prezzi dei servizi di trasporto ed il CMP concluso nell'ambito del TAA erano vietati dall'art. 85, n. 1, del Trattato, la Commissione ha ordinato alle imprese destinatarie di detta decisione di porre immediatamente fine a tali

infrazioni. All'art. 4 della decisione impugnata essa ha ingiunto alle parti di «astenersi in futuro da qualsiasi accordo o pratica concordata che possano avere un oggetto o un effetto identico o similare ad accordi e pratiche previsti dall'articolo 1 [della decisione stessa]».

393 Tale ingiunzione mira unicamente ad impedire alle imprese destinatarie della decisione TAA di commettere nuovamente infrazioni identiche a quelle ivi constatate, concludendo un nuovo accordo o partecipando ad una pratica concordata che abbia un oggetto o un effetto similare o identico a quello delle disposizioni del TAA relative alla fissazione dei prezzi di trasporto ed al CMP. Ciò rientra nei poteri conferiti alla Commissione dai rispettivi artt. 11, n. 1, dei regolamenti n. 4056/86 e n. 1017/68.

394 Per quanto riguarda la portata di tale ingiunzione, si deve osservare ch'essa non ha l'effetto di vietare in maniera assoluta qualsiasi accordo avente ad oggetto la fissazione dei prezzi dei servizi di trasporto terrestre nell'ambito di un'operazione di trasporto combinato, ma solo gli accordi che, per i motivi esposti nella decisione impugnata, non soddisfano le condizioni di cui all'art. 85, n. 3, del Trattato.

395 A tale proposito va precisato che, contrariamente a quanto sostengono le ricorrenti, la conclusione della Commissione relativa al rifiuto di concedere un'esenzione agli accordi aventi ad oggetto la fissazione dei prezzi del trasporto terrestre non fa riferimento solo al fatto che il TAA non era una conferenza marittima o al presunto ruolo complementare di detti accordi rispetto a quelli sulla fissazione dei prezzi dei servizi di trasporto marittimo, bensì anche a tutti i motivi esposti in modo particolareggiato nei 'considerando' dal quattrocentosessantaduesimo al quattrocentonovantunesimo della decisione impugnata. Ivi la Commissione ha anche constatato che gli accordi in materia di fissazione dei

prezzi del trasporto terrestre non hanno determinato alcun miglioramento della produttività e non hanno apportato alcun vantaggio economico atto a giustificare l'esenzione di tali accordi. La decisione impugnata non impedisce quindi alle ricorrenti di sottoporre alla Commissione un altro accordo di cooperazione in materia di trasporto terrestre tale da favorire una maggiore efficienza dei servizi di trasporto multimodale, per il segmento terrestre, e da dimostrare che quest'altro accordo risponde ai requisiti di cui all'art. 85, n. 3, del Trattato.

396 Di conseguenza, non si può contestare alla Commissione di avere ignorato, impartendo la suddetta ingiunzione, le disposizioni dell'art. 11, n. 1, dei regolamenti n. 4056/86 e n. 1017/68, o di avere infranto l'obbligo che le incombe ai sensi dell'art. 190 del Trattato, o di avere leso i diritti della difesa.

397 Pertanto, l'argomento delle ricorrenti a sostegno delle prime conclusioni in subordine va respinto nella sua interezza e, di conseguenza, vanno respinte anche le suddette conclusioni.

II — *Sull'annullamento dell'art. 5 della decisione TAA concernente i contratti di servizio*

A — Argomenti delle parti

398 Le ricorrenti sostengono che l'art. 5 della decisione impugnata, a norma del quale esse sono tenute ad informare «i clienti con cui hanno concluso contratti di

servizio ed altri contratti nel contesto del TAA, circa il diritto dei medesimi di rinegoziarne le relative clausole o di risolverli immediatamente», dev'essere annullato.

399 Esse rammentano, in limine, che un contratto di servizio è un accordo con cui un caricatore s'impegna a far trasportare via mare un volume minimo di merce, espresso in quantità o in valore, per il periodo indicato nel contratto. In contropartita, il trasportatore s'impegna a fornire al caricatore garanzie di un servizio specifico, come una garanzia di capacità, e negozia un prezzo inferiore a quello normalmente applicabile. Le ricorrenti precisano che il 60% circa di tutte le merci viene da loro trasportato nell'ambito di tali contratti.

400 A sostegno della loro domanda, le ricorrenti fanno valere, in primo luogo, che la decisione TAA non contiene alcuna motivazione relativamente all'art. 5.

401 In secondo luogo, l'art. 5 della decisione TAA non sarebbe necessario né per ristabilire una situazione conforme al diritto né per far cessare l'infrazione constatata all'art. 1 della stessa decisione. Le ricorrenti sottolineano che i regolamenti n. 4056/86 e n. 1017/68 non conferiscono alla Commissione il potere di emettere un'ingiunzione il cui effetto eccede quanto necessario per ristabilire la legalità o porre fine alle infrazioni constatate (sentenza Istituto chemioterapico italiano e Commercial Solvents/Commissione, citata, e sentenza del Tribunale 10 luglio 1991, causa T-70/89, BBC/Commissione, Racc. pag. II-535). Orbene, se, secondo le ricorrenti, la decisione impugnata esamina superficialmente, ai 'considerando' dal tredicesimo al quindicesimo, e al duecentottantaseesimo, le disposizioni del TAA relative ai contratti di servizio, tuttavia essa non affronta la questione dei contratti di servizi individuali effettivamente conclusi con i caricatori. Pertanto, tali contratti non rientrerebbero nell'infrazione constatata all'art. 1 della decisione TAA. Secondo le ricorrenti, tali contratti sono leciti.

402 In terzo luogo, l'art. 5 della decisione impugnata violerebbe il principio della certezza del diritto. Le ricorrenti sottolineano, in particolare, le incertezze circa la portata dell'obbligo di informare i loro clienti sulla possibilità loro offerta di rinegoziare o di risolvere i contratti di servizio.

403 In quarto luogo, nella comunicazione degli addebiti la Commissione non avrebbe menzionato la possibilità ch'essa indirizzasse alle parti del TAA un'ingiunzione formulata nei termini dell'art. 5 della decisione impugnata. Poiché le ricorrenti non avrebbero avuto modo di esporre il loro punto di vista su detta ingiunzione, il succitato art. 5 violerebbe le disposizioni dell'art. 4 del regolamento (CEE) della Commissione 25 luglio 1963, n. 99, relativo alle audizioni previste all'art. 19, paragrafi 1 e 2, del regolamento n. 17 del Consiglio (GU 1963, n. 127, pag. 2268) (sentenza Pasta di legno II, punti 152-154).

404 In risposta a dette censure, la Commissione rammenta anzitutto che il TAA vietava alle compagnie che vi aderivano di proporre contratti di servizio individuali a determinati clienti ed afferma che tale divieto di fatto costituiva una misura di disciplina destinata a prevenire gli abusi, impedendo alle compagnie di fare offerte che avrebbero potuto essere considerate come riduzioni dei prezzi del trasporto marittimo.

405 La Commissione fa inoltre valere che l'art. 5 della decisione impugnata è volto ad impedire alle ricorrenti di continuare a beneficiare dei vantaggi dei contratti di lunga durata conclusi in base ad un accordo sulla fissazione dei prezzi di trasporto considerato illegittimo. Anche se tali contratti non sono di per sé né nulli né inesistenti, i clienti dovrebbero poterli rinegoziare in base a condizioni di concorrenza normali.

406 La Commissione ritiene che un'ingiunzione come quella prevista all'art. 5 della decisione TAA sia un elemento necessario ed inerente all'intimazione di far

cessare le infrazioni, come previsto all'art. 11 dei regolamenti n. 4056/86 e n. 1017/68, in una situazione in cui il comportamento che costituisce un'infrazione assume la forma di rapporti contrattuali duraturi con terzi. Il fatto di consentire ai membri di un'intesa di continuare ad applicare prezzi fissati illegittimamente per la sola ragione che detti prezzi sono previsti in contratti di lunga durata priverebbe di qualsiasi significato la constatazione dell'infrazione. Di conseguenza, l'art. 5 della decisione impugnata mirerebbe a ristabilire il rispetto del diritto o a porre fine alle infrazioni e sarebbe indispensabile a tale scopo. Il fatto che i contratti di servizi individuali non siano contrari di per sé all'art. 85, n. 1, del Trattato non avrebbe alcun nesso con la questione considerata.

407 La Commissione ritiene che, poiché un obbligo come quello di cui all'art. 5 della decisione TAA è un elemento indispensabile dell'ingiunzione diretta a porre fine all'infrazione, non sia necessario fornire giustificazioni particolari, né attirare su di esso l'attenzione dei soggetti destinatari nella comunicazione degli addebiti. Essendo state informate del fatto che la Commissione aveva intenzione di intimare loro di porre fine alle azioni considerate in contrasto con l'art. 85 del Trattato, le ricorrenti non avrebbero potuto attendersi che fosse loro consentito di continuare a beneficiare degli effetti di dette azioni.

408 La Commissione nega l'esistenza di una contraddizione tra la tesi che l'art. 5 della decisione TAA costituisca parte integrante dell'ingiunzione di far cessare le infrazioni e l'obbligo di fornire una motivazione chiara in detta decisione. A tale proposito, essa rileva che i contratti di servizio conclusi prima della pubblicazione della decisione impugnata non sono nulli ai sensi del diritto commerciale, in quanto non erano accordi contrari all'art. 85, n. 1, del Trattato, ma sono nondimeno viziati dall'illegittimità del TAA poiché non sono stati liberamente negoziati, bensì riflettevano le disposizioni del TAA relative alla fissazione dei prezzi. L'art. 5 della decisione impugnata sarebbe quindi necessario e valido, giacché è volto a garantire che la concorrenza sul mercato dei servizi connessi al trasporto marittimo di linea ritorni, per quanto possibile, ad essere quella che sarebbe stata in mancanza del coordinamento illecito attuato mediante il TAA. Inoltre detto articolo impedirebbe alle ricorrenti di continuare a beneficiare dei frutti della loro intesa illecita.

409 Infine, la Commissione contesta che l'art. 5 della decisione impugnata sia poco chiaro ed osserva ch'esso dispone semplicemente che i membri del TAA devono offrire ai caricatori ancora vincolati da contratti di servizio individuali la possibilità di rinegoziare detti contratti in condizioni di concorrenza normali, ma non impone assolutamente alcuna condizione quanto al risultato di tali negoziazioni. La Commissione fa valere che l'ingiunzione di cui all'art. 5 della decisione TAA è chiara, precisa, necessaria e giustificata. Quando un'intesa vietata dall'art. 85 del Trattato assume la forma di rapporti contrattuali duraturi con terzi, un'ingiunzione come quella di cui all'art. 5 della decisione impugnata sarebbe indispensabile per porre fine alle infrazioni constatate. La Commissione ritiene pertanto di avere agito nei limiti dei poteri conferitile dall'art. 11 n. 1, dei regolamenti n. 4056/86 e n. 1017/68.

B — *Giudizio del Tribunale*

410 Dalla giurisprudenza risulta che, nell'ambito del potere di cui dispone ai fini dell'applicazione dell'art. 3 del regolamento n. 17, e quindi anche dell'art. 11, n. 1, dei regolamenti n. 4056/86 e n. 1017/68, la Commissione può precisare la portata degli obblighi che incombono alle imprese interessate affinché venga posta fine alle infrazioni constatate. Tale potere tuttavia va esercitato in funzione della natura della trasgressione accertata (v., per analogia, sentenze Istituto chemioterapico italiano e Commercial Solvents/Commissione, citata, punto 45; RTE e ITP/Commissione, citata, punto 90, e sentenza della Corte 1° ottobre 1998, causa C-279/95 P, Langnese-Iglo/Commissione, Racc. pag. I-5609, punto 74), e gli obblighi imposti non devono eccedere i limiti di quanto è appropriato e necessario per conseguire lo scopo prefisso, vale a dire il ripristino della situazione conforme al diritto in relazione alle norme che sono state violate (v. sentenza RTE e ITP/Commissione, citata, punto 93).

411 L'art. 5 della decisione TAA prevede che le parti del TAA devono avvisare i clienti con cui hanno concluso contratti di servizio o altri contratti nell'ambito del TAA che possono, qualora lo desiderino, rinegoziare le clausole di detti contratti o risolverli immediatamente.

412 La Commissione riconosce che i contratti di servizio conclusi dalle ricorrenti non sono di per sé in contrasto con l'art. 85, n. 1, del Trattato. Essi quindi non fanno parte delle infrazioni constatate nella decisione TAA. La Commissione ritiene tuttavia che l'ingiunzione rivolta alle ricorrenti di consentire ai loro clienti di rinegoziare o risolvere detti contratti, fosse necessaria, in quanto gli effetti delle infrazioni constatate nella decisione impugnata potrebbero permanere qualora i destinatari della decisione potessero continuare a beneficiare dei vantaggi economici procurati da contratti ad esecuzione continuata conclusi in base all'accordo orizzontale di fissazione dei prezzi e di limitazione dell'offerta costituito dal TAA.

413 A tale proposito, si deve osservare che la maggior parte degli accordi orizzontali di fissazione dei prezzi o di ripartizione del mercato hanno simili effetti, più o meno duraturi, sui terzi, senza tuttavia che la Commissione ritenga normalmente necessario corredare le sue decisioni di constatazione di infrazioni con un obbligo analogo a quello imposto dall'art. 5 della decisione impugnata. Va rilevato che le ricorrenti hanno affermato, senza essere contraddette, che la Commissione aveva imposto un obbligo identico a quello di cui all'art. 5 della decisione TAA solo nella decisione 23 dicembre 1992, 93/50/CEE, relativa ad un procedimento in forza dell'art. 85 del Trattato CEE (IV/32.745 — Astra) (GU 1993, L 20, pag. 23), e che in quest'ultima decisione si era premurata di motivare dettagliatamente l'imposizione di detto obbligo. Inoltre i contratti considerati nella fattispecie, conclusi per un periodo di un anno, non possono essere considerati di durata particolarmente lunga.

414 D'altro canto, a parte la sanzione della nullità espressamente prevista all'art. 85, n. 2, del Trattato, secondo la giurisprudenza spetta all'ordinamento giuridico nazionale definire le conseguenze connesse ad una violazione dell'art. 85 del Trattato, quali l'obbligo di risarcimento del danno causato ad un terzo o un eventuale obbligo di contrarre (v. sentenza della Corte 20 settembre 2001, causa C-453/99, Courage e Crehan, Racc. pag. I-6297, punto 29, e sentenza del Tribunale 18 settembre 1992, causa T-24/90, Automec/Commissione, Racc. pag. II-2223, punto 50), sempreché non si pregiudichi l'effetto utile del Trattato.

415 Ne consegue che, quanto meno, il provvedimento di cui all'art. 5 della decisione impugnata non s'imponeva in modo evidente e non corrisponde alla prassi consueta della Commissione in materia di decisioni. Stando così le cose, la Commissione avrebbe dovuto motivare esaurientemente il suo provvedimento (v., in tal senso, sentenza della Corte 26 novembre 1975, causa 73/74, Groupment des fabricants de papiers peints de Belgique e a./Commissione, Racc. pag. 1491, punto 31). Orbene, non solo nella decisione impugnata la Commissione non ha precisato i motivi per cui, sebbene detti contratti non siano in contrasto con l'art. 85, n. 1, del Trattato, per porre fine alle infrazioni constatate sarebbe necessario che le ricorrenti offrissero ai loro clienti la possibilità di rinegoziarli, ma, oltre a ciò, nessun punto della decisione TAA si sofferma sulla sorte di tali contratti di servizio conclusi con i caricatori.

416 Ne consegue che l'art. 5 della decisione TAA dev'essere annullato per inosservanza dell'obbligo di motivazione.

417 D'altro canto, a norma dell'art. 23 del regolamento n. 4056/86, prima di adottare, in particolare, una decisione prevista all'art. 11 del regolamento con cui ordina alle imprese di porre fine all'infrazione constatata, o una decisione, prevista all'art. 19 dello stesso regolamento, con cui infligge un'ammenda, la Commissione deve dare modo alle imprese interessate di manifestare il proprio punto di vista relativamente agli addebiti loro contestati. Tale diritto delle imprese di presentare le proprie osservazioni in merito a tutti gli addebiti che la Commissione intende muovere nei loro confronti è definito dal regolamento (CEE) della Commissione 16 dicembre 1988, n. 4260, relativo alle comunicazioni, denunce, domande e audizioni previste dal regolamento n. 4056/86 (GU L 376, pag. 1) e, in particolare, dai suoi artt. 6-8; l'art. 8 di detto regolamento corrisponde all'art. 4 del regolamento n. 99/63. La giurisprudenza relativa a quest'ultima disposizione, e in particolare quella secondo cui la Commissione non può infliggere un'ammenda ad un'impresa senza averla previamente informata indicando nella comunicazione degli addebiti la sua intenzione in tal senso (sentenza della Corte 9 novembre 1983, causa 322/81, Michelin/Commissione, Racc. pag. 3461, punto 20; sentenza Cimenteries CBR e a./Commissione, citata, punto 480), è quindi applicabile per analogia al caso di specie. La Corte ha peraltro sottolineato che l'esercizio del diritto di un'impresa d'essere sentita prima che sia adottata una decisione nei suoi confronti s'inscrive principalmente nell'ambito dei procedimenti giudiziari o amministrativi volti a far cessare un'infrazione od a constatare un'incompatibilità con norme di legge, quali i procedimenti di cui al regolamento n. 99/63 (sentenza della Corte 26 giugno

1980, causa 136/79, National Panasonic/Commissione, Racc. pag. 2033, punto 21).

418 Ne consegue che, quand'anche, come sostiene la Commissione, l'ingiunzione di cui all'art. 5 della decisione impugnata potesse essere considerata necessaria per ristabilire il rispetto del diritto e s'inscrivesse nei limiti del potere della Commissione di ordinare alle imprese interessate di porre fine all'infrazione constatata, ai sensi dell'art. 11 dei regolamenti n. 1017/68 e n. 4056/86, in ogni caso la comunicazione degli addebiti avrebbe dovuto contenere un'esposizione, anche sommaria, ma formulata in termini sufficientemente chiari, dei provvedimenti che la Commissione prevedeva di adottare per porre fine alle infrazioni e fornire tutti gli elementi necessari alle ricorrenti affinché potessero esercitare utilmente il loro diritto di difesa prima che la Commissione adottasse una decisione definitiva sul punto. Tale conclusione s'impone a maggior ragione in quanto i contratti di servizio individuali rappresentano una parte importante del fatturato delle ricorrenti e pertanto l'obbligo di rinegoziare con i clienti potrebbe avere per le stesse ricorrenti conseguenze importanti, o addirittura costituire una sanzione più grave di un'ammenda.

419 Orbene, è evidente come non possa ritenersi che il punto 390 della comunicazione degli addebiti, in cui la Commissione si è limitata ad affermare che intendeva ordinare la cessazione delle infrazioni all'art. 85 del Trattato, abbia informato a sufficienza le ricorrenti in merito all'intenzione dell'istituzione di adottare l'ingiunzione di cui all'art. 5 della decisione impugnata. Poiché con detto articolo la Commissione impone alle ricorrenti un obbligo rispetto al quale queste ultime non hanno potuto esprimere utilmente il loro punto di vista, anche gli argomenti delle ricorrenti tratti da una violazione dei diritti della difesa sono fondati.

420 Ne consegue che, a prescindere dall'esame della questione se l'ingiunzione di cui all'art. 5 della decisione TAA ecceda i limiti di quanto è appropriato e necessario per assicurare il ristabilimento di una situazione conforme al diritto ai sensi dell'art. 85 del Trattato, l'art. 5 della decisione impugnata dev'essere annullato.

III — *Sull'annullamento degli artt. 1, 2,3 e 4 della decisione TAA nella parte in cui vieterebbero i contratti di servizio conclusi in comune*

A — *Argomenti delle parti*

da 421 a 423 [...]

B — *Giudizio del Tribunale*

424 A norma dell'art. 1 della decisione impugnata, «le disposizioni dell'accordo TAA relative agli accordi di prezzo e di capacità costituiscono infrazioni all'articolo 85, paragrafo 1 del Trattato». Nella parte della decisione TAA contenente la valutazione giuridica degli accordi sulla fissazione dei prezzi del trasporto marittimo, al duecentottantacinquesimo e duecentottantaseesimo 'considerando' si afferma quanto segue: «Gli accordi di fissazione di prezzi sul trasporto marittimo conclusi dalle compagnie marittime membri del TAA, sono accordi fra imprese ai sensi [dell'art. 85, n. 1, del Trattato]. Tali accordi, illustrati ai 'considerando' da 11 a 15, hanno per oggetto o per effetto di restringere il gioco della concorrenza nel mercato comune». Ne consegue che gli accordi menzionati all'art. 1 della decisione TAA sono gli accordi «illustrati ai considerandi da 11 a 15 [di detta decisione]».

425 Se è vero che i 'considerando' dal tredicesimo al quindicesimo della decisione TAA riguardano i contratti di servizio, tuttavia occorre osservare che detti 'considerando' si limitano ad esporre che il TAA assoggettava la conclusione di contratti di servizio da parte dei membri della conferenza ad una serie di regole e condizioni relative alla loro durata, ai quantitativi minimi ed alle modalità della loro negoziazione.

426 E' quindi giocoforza constatare che dal rinvio a tali passaggi della decisione TAA contenuto al duecentottantaseesimo 'considerando' non può dedursi che detta decisione vieti la conclusione in comune di contratti di servizio.

427 Ne consegue che, come sostiene giustamente la Commissione, la domanda delle ricorrenti diretta all'annullamento degli artt. 1-4 della decisione TAA, nella parte in cui vietano i contratti di servizio conclusi in comune, è infondata e va quindi respinta.

Conclusione

428 Dall'esame svolto dal Tribunale risulta che l'art *5* della decisione TAA dev'essere annullato e che il ricorso va respinto per il resto.

Sulle spese

429 Ai sensi dell'art. 87, n. 2, del regolamento di procedura del Tribunale, la parte soccombente è condannata alle spese se ne è stata fatta domanda. A norma dell'art. 87, n. 3, primo comma, di detto regolamento, se le parti soccombono rispettivamente su uno o più capi, il Tribunale può ripartire le spese o decidere che ciascuna parte sopporti le proprie spese.

430 Poiché le ricorrenti sono rimaste sostanzialmente soccombenti, esse vanno condannate a sopportare le proprie spese e i quattro quinti delle spese, ivi comprese quelle relative ai due procedimenti sommari T-395/94 R e T-395/94 R II, sopportate dalla Commissione e dalle parti intervenienti ECTU, AUTF e FTA, conformemente alla loro richiesta.

431 Ai sensi dell'art. 87, n. 4, del regolamento di procedura, le parti intervenienti ECSA e JSA sopporteranno le proprie spese, ivi comprese quelle relative ai due procedimenti sommari soprammenzionati.

Per questi motivi,

IL TRIBUNALE (Terza Sezione),

dichiara e statuisce:

1) **L'art. 5 della decisione della Commissione 19 ottobre 1994, 94/480/CEE, relativa ad una procedura di applicazione dell'art. 85 del Trattato CE (IV/34.446 — Trans Atlantic Agreement), è annullato.**

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

3) Le ricorrenti sopporteranno le proprie spese e i quattro quinti delle spese sostenute dalla Commissione e dalle parti intervenienti The Freight Transport Association Ltd, Association des utilisateurs de transport de fret e The European Council of Transport Users ASBL, ivi comprese quelle relative ai due procedimenti sommari T-395/94 R e T-395/94 R II.

4) La Commissione sopporterà un quinto delle sue spese.

5) Le parti intervenienti The Freight Transport Association Ltd, Association des utilisateurs de transport de fret e The European Council of Transport Users ASBL sopporteranno un quinto delle proprie spese.

6) Le parti intervenienti The European Community Shipowners' Association ASBL e The Japanese Shipowners' Association sopporteranno le proprie spese, ivi comprese quelle relative ai procedimenti sommari T-395/94 R e T-395/94 R II.

Lenaerts Azizi Jaeger

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 28 febbraio 2002.

Il cancelliere

H. Jung

Il presidente

M. Jaeger

Indice

Contesto giuridico ..... II- 888

Fatti all'origine della controversia ..... II- 893

Procedimento ..... II- 903

Conclusioni delle parti ..... II- 906

Sull'interesse a statuire ..... II- 907

Nel merito ..... II- 908

Sulla domanda principale d'annullamento della decisione impugnata ..... II- 909

I — Sul primo motivo, tratto dalla violazione dell'art. 85, n. 1, del Trattato ..... II- 909

A — Argomenti delle parti ..... II- 909

B — Giudizio del Tribunale ..... II- 909

II — Sul secondo motivo, tratto dalla mancata applicazione al TAA dell'esenzione per categoria prevista all'art. 3 del regolamento n. 4056/86 ..... II- 919

A — Argomenti delle ricorrenti ..... II- 920

1. Sull'errata valutazione delle caratteristiche economiche del trasporto marittimo di linea ..... II- 920

a) Sull'irricevibilità parziale del controricorso della Commissione .... II- 920

b) Caratteristiche economiche del mercato dei servizi regolari di trasporto marittimo ..... II- 920

c) Effetti stabilizzatori del TAA sulla rotta transatlantica ..... II- 920

d) Riconoscimento in base al diritto comunitario dell'instabilità intrinseca del mercato dei servizi regolari di trasporto marittimo ..... II- 921

2. Sulla definizione di conferenza marittima ai sensi del regolamento n. 4056/86 e sulla struttura tariffaria duale del TAA ..... II- 921

B — Argomenti dell'ECSA e della JSA ..... II- 921

C — Argomenti della Commissione ..... II- 921

D — Argomenti della FTA, dell'AUTF e dell'ECTU ..... II- 921

E — Giudizio del Tribunale ..... II- 922

1. Sulla definizione di conferenza marittima ai sensi del regolamento n. 4056/86 ..... II- 924

2. Sulla qualifica del TAA ..... II- 936

3. Conclusioni sull'esenzione per categoria ..... II- 938

III — Sul terzo motivo, tratto dal rifiuto di concedere un'esenzione individuale ..... II- 939

A — Decisione TAA ..... II- 939

1. Sugli accordi relativi al trasporto marittimo ..... II- 939

a) Prima condizione: migliorare la produzione o la distribuzione dei prodotti o promuovere il progresso tecnico o economico ..... II- 939

b) Seconda condizione: riservare agli utenti una congrua parte dell'utile II- 941

c) Terza condizione: non imporre alle imprese interessate restrizioni non indispensabili per conseguire gli obiettivi perseguiti ..... II- 942

d) Quarta condizione: non dare alle imprese interessate la possibilità di eliminare la concorrenza per una parte sostanziale dei prodotti in causa ..... II- 942

2. Sugli accordi relativi al trasporto terrestre ..... II- 945

a) Prima condizione ..... II- 945

b) Seconda condizione ..... II- 946

c) Terza condizione ..... II- 946

d) Quarta condizione ..... II- 947

B — Argomenti delle ricorrenti ..... II- 947

1. Per quanto riguarda la concessione dell'esenzione individuale agli accordi relativi al trasporto marittimo ..... II- 947

a) Prima condizione ..... II- 947

b) Seconda condizione ..... II- 948

c) Terza condizione ..... II- 948

d) Quarta condizione ..... II- 948

i) Mercato pertinente ..... II- 948

Per quanto riguarda il mercato dei servizi in causa ..... II- 948

Per quanto riguarda il mercato geografico pertinente ..... II- 948

ii) Concorrenza ..... II- 949

Per quanto riguarda la concorrenza interna ..... II- 949

Per quanto riguarda la quota di mercato detenuta dai membri del TAA e la concorrenza da essi esercitata sul mercato in causa ... II- 949

Per quanto riguarda la concorrenza esterna ..... II- 949

— Effetti cumulativi delle varie fonti di concorrenza esterna ... II- 949

— Concorrenza potenziale ..... II- 949

2. Per quanto riguarda il rifiuto di concedere l'esenzione individuale agli accordi relativi ai trasporti terrestri ..... II- 950

C — Argomenti dell'ECSA ..... II- 950

D — Argomenti della Commissione ..... II- 950

E — Argomenti della FTA e dell'ECTU ..... II- 950

F — Giudizio del Tribunale sull'esenzione individuale ..... II- 950

1. Ricevibilità di taluni elementi del controricorso e dei relativi allegati . II- 950

2. Sul rifiuto di concedere un'esenzione individuale agli accordi relativi al trasporto marittimo ..... II- 954

a) Sulla definizione del mercato in causa ..... II- 955

i) Sul mercato dei servizi in causa ..... II- 955

Sul trasporto aereo ..... II- 957

Sul trasporto marittimo di linea convenzionale (break-bulk) .... II- 959

ii) Dimensione geografica del mercato in causa ..... II- 962

b) Sulla possibilità di eliminare la concorrenza per una parte sostanziale dei servizi in causa ..... II- 965

i) Sulla concorrenza interna ..... II- 966

ii) Sulla parte sostanziale del mercato in causa detenuta dai membri del TAA ..... II- 972

iii) Sulla concorrenza esterna ..... II- 976

Concorrenza sulla rotta transatlantica diretta ..... II- 976

Altre fonti di concorrenza (la concorrenza potenziale) ..... II- 979

— Sostituibilità sul versante dell'offerta ..... II- 981

— Sulla concorrenza esercitata dai trasportatori assenti dalla rotta transatlantica ma in grado di entrarvi ..... II- 984

Sull'esenzione a titolo individuale degli accordi in materia di fissazione dei prezzi del trasporto terrestre ..... II- 988

Sulla violazione dell'art 190 del Trattato ..... II- 990

Sulla violazione dell'accordo sullo Spazio economico europeo ..... II- 990

I — Argomenti delle parti ..... II- 990

II — Giudizio del Tribunale ..... II- 990

Sulle conclusioni in subordine ..... II- 991

I — Sull'annullamento degli artt. 1, 2, 3 e 4 della decisione TAA nella parte in cui vietano di fissare i prezzi per il trasporto combinato ..... II- 991

A — Argomenti delle parti ..... II- 991

B — Giudizio del Tribunale ..... II- 992

II — Sull'annullamento dell'art. 5 della decisione TAA concernente i contratti di servizio ..... II- 994

A — Argomenti delle parti ..... II- 994

B — Giudizio del Tribunale ..... II- 998

III —Sull'annullamento degli artt. 1, 2,3 e 4 della decisione TAA nella parte in cui vieterebbero i contratti di servizio conclusi in comune II-1002

A — Argomenti delle parti II-1002

B — Giudizio del Tribunale II-1002

Conclusione II-1003

Sulle spese II-1003