

Conclusioni dell'avvocato generale

KARL ROEMER

1° aprile 1960

Traduzione dal tedesco



INDICE

	Pagina
A — Premessa	597
B — Se i ricorsi siano ricevibili	597
I — <i>Causa 24-58</i>	598
1. Portata della domanda	598
2. Se sia stata impugnata una decisione dell'Alta Autorità	599
3. Sull'interesse ad agire delle ricorrenti	599
4. Ammissibilità di talune censure	601
5. Conclusione	602
II — <i>Causa 34-58</i>	602
1. Formalità preliminari e termine d'impugnazione	603
2. Se il ricorso per carenza abbia uno scopo diverso da quello perseguito con il ricorso di annullamento	603
a) Effetti giuridici dell'accoglimento di un ricorso di annullamento	604
b) Mancata presa in considerazione della discriminazione in base alla nazionalità. — Situazione tariffaria della Bundesbahn dopo l'emanazione della decisione dell'Alta Autorità	604
c) Istituzione, a favore delle ricorrenti, di una tariffa corrispondente alle tariffe speciali tedesche	605
d) Istituzione di una tariffa generale per treni completi	606
C — Se i ricorsi siano fondati	608
I — <i>Il ricorso d'annullamento</i>	608
1. Esame delle singole tariffe	608
a) Osservazioni generali sul concetto di « tariffa di concorrenza »	608
b) Le singole tariffe di concorrenza	610
1. La tariffa 6 B 30 II	611
2. La tariffa 6 B 33	618
3. Osservazioni riassuntive sulle tariffe 6 B 30 II e 6 B 33	623
4. La tariffa 6 B 32.	623
c) La tariffa speciale 6 B 31.	624
2. Se il complesso delle tariffe prese in considerazione nella decisione costituisca una discriminazione in base alla nazionalità	627

	Pagina
II — <i>Il ricorso per carenza</i>	632
1. Istituzione, a favore delle ricorrenti, di una tariffa corrispondente alle tariffe speciali tedesche	633
2. Istituzione di una tariffa speciale per treni completi	635
III — <i>Indagine sui termini concessi per la modifica delle tariffe riprovate</i>	636
D — Conclusioni finali	638

Signor Presidente, signori giudici,

A — PREMESSA

Nel dicembre dello scorso anno, durante un'udienza che si è protratta per vari giorni, la Corte ha udito le argomentazioni di una serie di ricorrenti ed intervenienti tedeschi in punto se le decisioni dell'Alta Autorità, con le quali sono state soppresse o modificate alcune tariffe speciali della Deutsche Bundesbahn, fossero legittime. Una delle decisioni allora in discussione riguarda le tariffe speciali per il trasporto di combustibili minerali destinati alla siderurgia. La stessa decisione costituisce — fra l'altro — oggetto del giudizio nel quale io devo presentare le mie conclusioni. Mentre però le imprese e gli intervenienti tedeschi ne chiedevano l'annullamento in quanto con essa era stata disposta la soppressione delle tariffe speciali, le ricorrenti nell'attuale giudizio — imprese ed associazioni d'impresе francesi — chiedono l'annullamento della decisione in quanto l'Alta Autorità non avrebbe esaminato con sufficiente rigore le tariffe speciali. Credo che nulla potrebbe dimostrare in modo più chiaro quanto sia difficile il compito dell'Alta Autorità nel settore dei trasporti e quanto sarà difficile anche per la Corte il trovare l'esatta soluzione fra le contrastanti opinioni in fatto di interpretazione ed applicazione del Trattato.

L'annullamento della menzionata decisione non è il solo scopo delle ricorrenti nel presente giudizio. Esse hanno inoltre introdotto un ricorso per carenza col quale, sostenute dal Governo francese, si propongono di ottenere che l'Alta Autorità imponga, mediante raccomandazione al Governo tedesco, di stabilire una tariffa generale per il trasporto dei combustibili minerali destinati alla siderurgia.

B — SE I RICORSI SIANO RICEVIBILI

A proposito della ricevibilità dei ricorsi e di taluni capi delle domande sorgono alcune questioni che occorre esaminare anzitutto.

I — Causa 24-58

Nella causa 24-58 le ricorrenti chiedono, come già detto all'inizio, l'annullamento della decisione dell'Alta Autorità in data 12 febbraio 1958.

- 1) perchè le tariffe *6 B 30 II* e *6 B 33* vengono dichiarate in tutto o in parte tariffe di concorrenza;
- 2) perchè determinati elementi del sistema tariffario tedesco sono stati mantenuti in vigore, nonostante detto sistema nel suo complesso costituisca una discriminazione in base alla nazionalità;
- 3) perchè per la soppressione delle tariffe *6 B 30 I*, *6 B 31* e *6 B 33*, dichiarate illegittime, sono stati concessi dei termini che vanno oltre il periodo transitorio.

1. PORTATA DELLA DOMANDA

Per quanto concerne i punti 1) e 3) la portata di questa domanda è chiara. Viceversa il punto 2) pone delle questioni. Nella decisione impugnata, oltre alle tariffe *6 B 30 II* e *6 B 33* che costituiscono oggetto di un'autonoma censura, sono rimaste immuni da critiche da parte dell'Alta Autorità le tariffe speciali *6 B 32* ed, in parte, *6 B 31*. (Si tratta della tariffa per la spedizione di carbone e di coke a Lübeck-Dänischburg — *6 B 32* — e della tariffa speciale a favore delle imprese situate nella Baviera orientale, Luitpoldhütte e Maximilianshütte). Il ricorso non contiene alcun mezzo d'impugnazione diretto contro le tariffe ultime menzionate. Qualche argomento diretto in particolare contro la tariffa *6 B 31* (la ammissibilità dei quali verrà esaminata a suo luogo) è contenuto nelle successive memorie. Tenuto conto dell'intonazione generale della domanda, si può però partire dal principio che anche le due tariffe non espressamente criticate rientrano nell'oggetto della censura, in quanto fanno parte del sistema tariffario della Bundesbahn il quale, secondo le ricorrenti, costituisce una discriminazione a favore della siderurgia tedesca.

2. SE SIA STATA IMPUGNATA UNA DECISIONE DELL'ALTA AUTORITÀ

In sede di esame della ricevibilità ci si potrebbe chiedere se quelle parti della decisione impugnata nelle quali l'Alta Autorità dichiara di non aver nulla da eccepire contro le tariffe speciali *6 B 30 II* e *6 B 32* abbiano in realtà carattere decisorio. Ricorderò in proposito che il § 10, 7° comma della Convenzione, sul quale l'Alta Autorità si fonda, non prescrive alcun *benestare* dell'Alta Autorità per le tariffe in vigore aderenti ai principi del Trattato. Se l'Alta Autorità, dopo aver esaminato le tariffe speciali, giunge alla conclusione che i principi del Trattato non sono lesi, dette tariffe rimangono immutate, senza che occorra uno speciale atto dell'Alta Autorità, ad es. un benestare — come per le sovvenzioni in atto — od una dichiarazione vincolante. Il risultato di un esame che si manifesti in una semplice astensione dell'Alta Autorità potrebbe quindi essere impugnato dalle imprese interessate soltanto mediante un ricorso per carenza. Nella specie, però, l'Alta Autorità non si è limitata a lasciare immutate le tariffe a suo parere immuni da critiche, bensì, nel testo di una decisione, ha espressamente dichiarato che non vi erano obiezioni da fare. Sono del parere che una siffatta dichiarazione formale contenuta in una decisione in materia di tariffe abbia il carattere di una constatazione giuridicamente vincolante che la stessa Alta Autorità non potrebbe mutare senza fondato motivo e perciò costituisca anche una decisione impugnabile a sensi dell'art. 33.

3. SULL'INTERESSE AD AGIRE DELLE RICORRENTI

Le parti sostengono a ragione che la decisione impugnata ha carattere individuale. Non occorre fare altre osservazioni a questo proposito. È perciò necessario chiedersi se le ricorrenti abbiano interesse ad impugnare la decisione, la quale è diretta ad un altro destinatario e riguarda tariffe che vengono applicate ad altre imprese. Non si deve confondere tale questione con l'eccezione dell'Alta Autorità concernente l'ammissibilità di talune censure. Ne tratteremo più avanti.

Il Trattato prescrive per l'ammissibilità dell'impugnazione che il provvedimento impugnato riguardi individualmente il ricorrente. Occorre perciò accertare quali conseguenze produca, nella sfera giuridica delle ricorrenti, la decisione impugnata e quali vantaggi implicherebbe per esse il suo annullamento. La decisione lede le ricorrenti non già in quanto imponga ad esse un obbligo, ma in quanto lascia sussistere a favore di altre imprese dei vantaggi dai quali esse sono escluse. Se la decisione viene annullata l'Alta Autorità sarà obbligata a dichiarare contrarie al Trattato le tariffe finora non criticate e ad ordinarne la soppressione. In tale caso verrà sottratto alle imprese, che finora hanno fruito delle tariffe speciali, il vantaggio di cui godono, ma l'Alta Autorità non sarà affatto tenuta a concedere alle ricorrenti un vantaggio di uguale portata.

Questa circostanza non porta certo ad escludere il diritto di agire delle ricorrenti qualora risulti che il vantaggio delle imprese favorite si risolve in un danno per le imprese ricorrenti. Ciò accade quando le imprese sono in concorrenza fra loro e le condizioni della concorrenza vengono modificate da disposizioni tariffarie unilaterali. Non ho esaminato il problema in tutti i particolari del caso concreto, nonostante sia possibile che non tutte le imprese ricorrenti siano in atto o in potenza concorrenti delle imprese tedesche favorite dalle varie tariffe speciali. Se manca tale presupposto di fatto, la situazione giuridica dell'impresa ricorrente non sarà per nulla influenzata dalla decisione impugnata. In tal caso manca il diritto di agire, giacchè le imprese che non si trovano in una particolare relazione con la materia disciplinata dalla decisione non hanno il diritto di chiedere che le norme del Trattato vengano rispettate. Nell'ulteriore corso della mia esposizione presupporrò comunque che le ricorrenti abbiano interesse ad agire.

Si può inoltre ritenere che le imprese francesi che hanno introdotto il ricorso abbiano interesse all'annullamento della decisione più di altre imprese siderurgiche della Comunità, per il fatto che esse — come si deve sottintendere — non solo si trovano in concorrenza per la vendita dei loro prodotti con le imprese tedesche favorite, ma anche attingono i loro combustibili dalla stessa fonte,

situata rispetto a loro all'incirca alla stessa distanza, pagando però in base a tariffe di trasporto diverse.

4. AMMISSIBILITÀ DI TALUNE CENSURE

Nella comparsa di risposta l'Alta Autorità ha contestato alle ricorrenti il diritto di agire nei limiti in cui esse si basano sulle censure che le tariffe speciali *6 B 30* e *6 B 33* sarebbero state ingiustamente riconosciute come tariffe di concorrenza e che per la soppressione delle tariffe dichiarate illegittime sarebbero stati concessi dei termini troppo ampi, mentre ritiene ammissibile la censura che il complesso delle tariffe speciali tedesche costituirebbe una discriminazione in base alla nazionalità. L'Alta Autorità motiva tale distinzione con la circostanza che le ricorrenti non avrebbero alcuno specifico interesse alla soppressione delle tariffe speciali tedesche distinto da quello di tutte le imprese della Comunità, mentre la discriminazione in base alla nazionalità colpirebbe un settore più limitato di imprese, cioè quelle lussemburghesi, belghe e francesi.

Questa eccezione, però, la quale riguarda l'ammissibilità di talune singole censure non è a mio parere fondata: il Trattato stabilisce, quale presupposto dell'impugnazione, che il *provvedimento* concerna individualmente il ricorrente. In caso affermativo — e ciò va stabilito in base alle conseguenze giuridiche del *provvedimento* — il ricorrente può valersi di tutti i mezzi d'impugnazione enumerati nell'art. 33. Egli può in ispecie far valere l'illegittimità sotto qualsiasi profilo del provvedimento, senza che sia necessaria una particolare giustificazione delle singole censure sotto forma di uno speciale interesse ad agire.

L'interesse ad agire, necessario ai fini dell'impugnazione del provvedimento nel suo complesso, non può quindi essere contestato, per quanto concerne una determinata parte del provvedimento, per il fatto che detta parte viene criticata, oltre che con censure di portata generale (discriminazione in base alla nazionalità), anche con censure particolari (erronea qualifica di tariffe di concorrenza). Le ricorrenti hanno perciò il diritto di far valere il

mezzo di violazione del Trattato non soltanto in relazione all'art. 70, 2° comma, ma anche riguardo alle restanti disposizioni dell'art. 70 (tariffe di concorrenza).

5. CONCLUSIONE

Per quanto riguarda il ricorso 24-58 non ho alcuna difficoltà ad ammettere l'interesse delle ricorrenti ad agire. Poichè anche il termine d'impugnazione è stato osservato, come risulta da un semplice sguardo alle date rilevanti (pubblicazione della decisione nella *Gazzetta Ufficiale* : 3 marzo 1958; presentazione del ricorso : 1° aprile 1958), non occorre esaminare ulteriormente questa parte della controversia sotto il profilo della ricevibilità.

II — Causa 34-58

Particolari problemi in fatto di ricevibilità vanno risolti anche nella causa 34-58.

Le ricorrenti — le stesse imprese ed associazioni d'imprese della causa 24-58 — chiedono, sostenute dal Governo francese, l'annullamento di una decisione dell'Alta Autorità in data 7 giugno 1958. Ad onta del tenore del ricorso si tratta di un ricorso per carenza : la messa in mora è contenuta in una lettera del 26 marzo 1958, alla quale l'Alta Autorità ha risposto con l'impugnata lettera del 7 giugno 1958.

Con la lettera del 26 marzo 1958 i richiedenti volevano ottenere che l'Alta Autorità indirizzasse al Governo tedesco la raccomandazione di istituire per le imprese non tedesche un sistema tariffario equivalente a quello in vigore per le imprese ad esso soggette.

L'Alta Autorità rispose a tale domanda, nella quale i richiedenti facevano espresso riferimento all'art. 33 del Trattato, che, a far data dalla decisione dell'Alta Autorità del 12 febbraio 1958, la situazione complessiva del sistema tariffario tedesco, lamentata dalle ricorrenti, non era più in atto, giacchè l'Alta Autorità aveva

disposto la soppressione di alcune tariffe. La domanda era perciò priva di oggetto e non si poteva ritenere necessaria una raccomandazione espressa al Governo tedesco.

1. FORMALITÀ PRELIMINARI E TERMINE D'IMPUGNAZIONE

Ai fini della ricevibilità di un ricorso per carenza a sensi dell'art. 35 importa anzitutto stabilire se tutti i ricorrenti abbiano partecipato alle formalità precedenti il ricorso, alla « messa in mora » dell'Alta Autorità. La risposta è, nella specie, chiaramente affermativa, come risulta dagli allegati alla comparsa di risposta dell'Alta Autorità. Per il ricorso per carenza valgono inoltre determinati termini procedurali : se l'Alta Autorità non risponde entro due mesi alla diffida, il ricorso dev'essere presentato alla Corte entro il mese successivo. Nella specie non si può tener conto unicamente del tempo trascorso fra la notifica della risposta dell'Alta Autorità e la presentazione del ricorso, dal momento che la risposta dell'Alta Autorità è chiaramente pervenuta alle ricorrenti solo dopo scaduto il menzionato termine di due mesi. I termini mi sembrano perciò rispettati anche prescindendo dalla risposta espressa dell'Alta Autorità. Se si calcola a ritroso dalla data di presentazione del ricorso — tenendo conto del termine relativo alla distanza (che è di tre giorni per la Francia) il quale, anche se non espressamente menzionato dall'art. 85, § 2, del vecchio Regolamento di Procedura, va osservato nei ricorsi per carenza — appare che l'inizio del termine di due mesi non può essere anteriore al 1° aprile 1958. Poichè la lettera delle ricorrenti è del 26 marzo, si può ritenere che non sia giunta all'Alta Autorità prima del 31 marzo. Sotto il profilo dei termini d'impugnazione sembra perciò che non vi siano rilievi da fare.

2. SE IL RICORSO PER CARENZA ABBA UNO SCOPO DIVERSO DA QUELLO PERSEGUITO CON IL RICORSO D'ANNULLAMENTO

La ricevibilità del ricorso per carenza può però essere posta in dubbio per un altro motivo. Le parti controvertono sul punto se, col ricorso per carenza, venga perseguito uno *scopo autonomo*

rispetto a quello del ricorso d'annullamento 24-58, poichè solo un siffatto scopo lo renderebbe ricevibile accanto al ricorso d'annullamento. Ci si deve perciò chiedere se il ricorso per carenza non miri ad ottenere un atto dell'Alta Autorità che questa sarebbe tenuta a compiere anche in caso di annullamento della decisione impugnata con il ricorso 24-58. Le conseguenze dell'accoglimento di un ricorso d'annullamento non si limitano — come è noto — al fatto che il provvedimento impugnato viene annullato. L'Alta Autorità, a norma dell'art. 34, è pure obbligata a prendere i provvedimenti resi necessari dalla sentenza di annullamento.

a) *Effetti giuridici dell'accoglimento di un ricorso di annullamento*

Se le domande di annullamento dei ricorrenti verranno accolte, l'Alta Autorità sarà tenuta ad ordinare al Governo federale la soppressione di tutte le tariffe speciali non criticate dalla decisione, col risultato che, in luogo di esse, verrà applicata la tariffa *6 B I* — che l'Alta Autorità ha riconosciuto essere una tariffa generale — oppure verrà istituita una nuova tariffa generale, la quale in tal caso varrà per tutte le imprese tedesche e servirà di base per la tariffa diretta internazionale. In caso di accoglimento dei ricorsi di annullamento, perciò, alle imprese tedesche dovrà essere riservato lo stesso trattamento tariffario che alle ricorrenti francesi. Ma le ricorrenti, nella loro domanda all'Alta Autorità, in data 26 marzo, hanno chiesto la stessa cosa, se si vuole intendere nel senso testè prospettato la richiesta di « introdurre per le imprese non tedesche un sistema tariffario equivalente ». Se si accetta tale interpretazione della domanda giudiziale, il secondo ricorso non si basa su di un autonomo interesse ad agire. Ciò vale solo per il ricorso per carenza e non invece per le circostanze esterne dedotte dalle ricorrenti (diversità dei destinatari della decisione impugnata).

b) *Mancata presa in considerazione della discriminazione in base alla nazionalità. — Situazione tariffaria della Bundesbahn dopo l'emanazione della decisione dell'Alta Autorità*

A ciò le ricorrenti oppongono che il loro interesse ad agire col secondo ricorso risulterebbe dalla circostanza che, anche dopo

l'emanazione della decisione impugnata, la situazione tariffaria tedesca non sarebbe mutata; in primo luogo perchè per la soppressione delle tariffe sono stati concessi dei termini molto ampi ed in secondo luogo perchè il Governo federale non ha dato esecuzione alle decisioni dell'Alta Autorità. Inoltre l'Alta Autorità, nell'esaminare le tariffe speciali, avrebbe omesso di tener conto del fattore discriminazione in base alla nazionalità. A questo proposito va detto che la censura tratta dai termini per la soppressione delle tariffe ed anche la doglianza relativa alla discriminazione in base alla nazionalità devono essere prese in esame in sede di ricorso d'annullamento. Per quanto concerne la mancata esecuzione della decisione dell'Alta Autorità da parte del Governo tedesco, le ricorrenti sembra perdano di vista che con il ricorso per carenza esse fanno carico all'Alta Autorità di non aver agito, non già al Governo tedesco. All'Alta Autorità, dopo l'emanazione della decisione, poteva venire rimproverato di non essersi spinta abbastanza in là con le sue critiche, il che è stato fatto col ricorso d'annullamento. L'Alta Autorità poteva anche essere diffidata a prendere atto, a norma dell'art. 88, della mancata osservanza della sua decisione (le ricorrenti tuttavia non l'hanno fatto). Accanto al ricorso d'annullamento non vi è perciò posto per un ricorso per carenza diretto agli scopi che abbiamo testè esaminato.

c) *Istituzione, a favore delle ricorrenti, di una tariffa corrispondente alle tariffe speciali tedesche*

La richiesta delle ricorrenti in data 26 marzo 1958 e la loro domanda nella causa 34-58 si possono interpretare anche in un altro modo. La richiesta delle ricorrenti può essere intesa nel senso che esse perseguono l'istituzione a loro favore di una tariffa corrispondente alle tariffe speciali criticate.

In tal caso vi sarebbe contraddizione fra la domanda nella causa 24-58 e quella nella causa 34-58. Col ricorso d'annullamento le ricorrenti chiedono la soppressione di tutte le tariffe speciali tedesche e con ciò — dato che in tale causa non esiste per l'Alta Autorità alcuna altra possibilità — l'applicazione della tariffa *6 B 1* come tariffa generale, mentre nella causa 34-58 esse domanderebbero

l'istituzione per le imprese francesi di una tariffa corrispondente al sistema tariffario che — in base al ricorso 24-58 — dovrebbe essere soppresso, cioè di creare delle discriminazioni a favore delle imprese francesi.

d) *Istituzione di una tariffa generale per treni completi*

Se anche questa interpretazione del *petitum* ci porta a negare la ricevibilità, rimane tuttavia un'ultima possibilità, sulla quale le ricorrenti hanno posto l'accento nel corso della discussione. Indipendentemente dalla circostanza che le tariffe criticate nel ricorso 24-58 vengano soppresse o rimangano in vigore, dovrebbe essere raccomandata al Governo federale l'istituzione di una tariffa generale per il trasporto a treni completi del carbone destinato alle imprese siderurgiche. La modifica generale del sistema tariffario tedesco, ivi comprese le tariffe speciali e la tariffa *6 B I*, è però uno scopo che non può essere raggiunto mediante il solo ricorso d'annullamento dato che, anche in caso di vittoria, non potrà essere applicata alcuna tariffa generale per treni completi. Sotto questo aspetto il ricorso 34-58 ha un oggetto autonomo e la sua ricevibilità non può essere revocata in dubbio.

Potrebbe però venire sollevata la questione se un siffatto ricorso per carenza non avrebbe potuto e dovuto essere introdotto già prima. Detto ricorso, dal punto di vista dell'interesse delle ricorrenti, non ha infatti altro scopo oltre quello di criticare l'applicazione della tariffa *6 B I* al traffico diretto internazionale — essa è la base della tariffa C.E.C.A. n° 102 — e di ottenere l'istituzione di un'altra tariffa in luogo di quella. Come è noto, i Governi già nell'anno 1955 hanno concluso un accordo sull'istituzione di tariffe dirette internazionali (vedi *Gazzetta Ufficiale* 1955, p. 701), il quale è entrato in vigore il 1° maggio 1955. In tale occasione fu riconosciuto che la tariffa *6 B I*, nella sua qualità di tariffa interna di applicazione generale, costituisce la base della tariffa diretta internazionale, come risulta dalle tabelle sui limiti di degressività allegata all' accordo. L'art. 16 dell'accordo contiene una clausola compromissoria la quale suona :

« La Corte di Giustizia della Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio è competente, nelle condizioni fissate nell'articolo 89 del Trattato, a giudicare qualsiasi controversia tra gli Stati membri sull'interpretazione o l'applicazione del presente accordo. »

Basandosi su tale clausola il Governo francese — che è intervenuto nel presente giudizio — avrebbe potuto impugnare una, a suo parere, scorretta applicazione dell'accordo da parte del Governo tedesco.

In tale occasione era anche già pacifico — come le ricorrenti hanno più volte ricordato in corso di causa — che l'Alta Autorità aveva riconosciuto la tariffa *6 B 1* quale tariffa generale tedesca per il trasporto del carbone, mentre le tariffe *6 B 30/33* erano state classificate fra le tariffe speciali che avrebbero dovuto essere prese in esame a norma dell'art. 70, 4° comma. Si poteva quindi già sapere che l'eventuale incompatibilità di tali tariffe con l'art. 70, 4° comma non avrebbe provocato l'istituzione di un'altra tariffa generale (nemmeno per il traffico internazionale).

A proposito di tale disciplina le imprese francesi, le quali — come risulta dagli allegati alla comparsa di risposta — già nel 1956 si erano lamentate in numerose lettere della discriminazione in base alla nazionalità, avrebbero potuto mettere in mora l'Alta Autorità a norma dell'art. 35.

Ora, è vero che non è prescritto alcun termine per mettere in mora l'Alta Autorità su un determinato problema. Cionondimeno sorge la questione se non sia necessario che la diffida, qualora si riferisca ad un provvedimento determinato del quale viene chiesta la modifica, venga inviata all'Alta Autorità entro congruo termine a far data dall'avvenimento che ha dato origine alle critiche. Un ricorso, presentato nell'anno 1958, il cui oggetto si riferisce in realtà a fatti avvenuti nel 1954 o 1955, potrebbe quindi sotto questo profilo essere dichiarato irricevibile anche adottando criteri molto indulgenti.

Io non giungerò tuttavia fino al punto di proporre alla Corte tale soluzione. Mi accontento di aver accennato al problema e prenderò in esame il ricorso per carenza anche nel merito.

C — SE I RICORSI SIANO FONDATI

I — Il ricorso d'annullamento

In primo luogo occorre accertare se il ricorso d'annullamento, diretto contro la decisione dell'Alta Autorità in data 12 febbraio 1958, sia fondato.

Le ricorrenti impugnano detta decisione perchè essa ha lasciato in tutto o in parte immuni da critiche talune tariffe speciali della Bundesbahn ed ha concesso dei termini per la soppressione delle tariffe dichiarate illegittime.

1. ESAME DELLE SINGOLE TARIFFE

Come le ricorrenti hanno in primo luogo sottoposto a critica determinate tariffe prese in considerazione dalla citata decisione, così io, nell'esaminare la decisione stessa, tratterò dapprima delle singole tariffe e solo in un secondo tempo accerterò se il complesso di dette tariffe sia censurabile sotto l'aspetto della discriminazione in base alla nazionalità. Infatti, qualora risulti che l'Alta Autorità ha illegittimamente qualificato di tariffa di concorrenza una tariffa determinata, diviene superfluo lo stabilire se vi sia anche una discriminazione in base alla nazionalità.

a) *Osservazioni generali sul concetto di « tariffa di concorrenza »*

Il punto di partenza della mia indagine è costituito dall'art. 70 del Trattato, il quale determina le attribuzioni della Comunità nel settore dei trasporti. L'art. 70 menziona le *tariffe di concorrenza* al comma 5º, in quanto stabilisce che i provvedimenti riguardanti la concorrenza fra vari mezzi di trasporto rimangono soggetti alle leggi dei singoli Stati membri. Siffatti « provvedimenti riguardanti la concorrenza » sono le tariffe di concorrenza. È lecito chiedersi — di fronte ad un simile testo — quale sia il significato di tale disposizione, poichè senza dubbio, in mancanza di poteri diretti

dell'Alta Autorità in materia di determinazione delle tariffe, anche altre tariffe (ad es. le tariffe speciali a sensi del 4° comma) sono soggette alle leggi degli Stati membri. Pare ragionevole ritenere che il significato del 5° comma dell'art. 70 — per quanto riguarda le tariffe di concorrenza — risieda nel richiamarsi alle peculiarità di tali tariffe e nel sottolineare che esse vanno trattate secondo norme loro proprie. In cosa consiste la peculiarità delle tariffe di concorrenza? L'argomento è stato più volte toccato in corso di causa e — se non mi inganno — le parti sono giunte sostanzialmente alle stesse conclusioni. È possibile comprendere il problema senza l'ausilio di approfondite cognizioni economiche o in materia di trasporti.

Le tariffe di concorrenza sono tariffe particolari, cioè tariffe speciali, applicate da un vettore su una determinata linea, allo scopo di sottrarre traffico ad un altro vettore oppure di proteggere il proprio traffico contro la concorrenza di un altro vettore (*tariffe per il mantenimento del traffico = Verkehrserhaltungstarife*). Le particolari circostanze della loro applicazione non permettono di confrontarle con altre tariffe. Per questo esse non sono colpite dal divieto di discriminazione. È inutile dire che esse sono invece colpite da detto divieto qualora non vengano applicate nello stesso modo agli utenti posti in situazioni comparabili.

Lo speciale trattamento ad esse riservato si giustifica in base ai principi del Trattato, giacchè le imprese che beneficiano di tali tariffe godono di un vantaggio non artificiale, bensì naturale, dipendente dalla loro ubicazione. Esse possono scegliere fra più vettori, uno dei quali lavora in modo tanto efficiente da poter offrire tariffe più basse senza dover rinunciare al suo utile. Se un altro vettore, il quale non si trova nella stessa favorevole situazione, entra in concorrenza con dette tariffe allo scopo di ottenere un determinato volume di traffico, non vi è nulla da obiettare ad un siffatto adattamento delle tariffe nell'interesse dello stesso vettore, dato che esso non procura alle imprese favorite un vantaggio di cui queste non disponessero già in precedenza. Le parti sembrano d'accordo non soltanto su questa elementare definizione delle tariffe di concorrenza, ma concordano evidentemente anche sui

requisiti che una tariffa deve possedere per poter essere annoverata fra le tariffe di concorrenza :

- deve risultare che il vettore alle cui tariffe il concorrente si adegua non applica egli stesso tariffe speciali illecite;
- si deve trattare di una vera concorrenza, nel senso che un vettore si sforza di procacciarsi dei clienti di un altro vettore oppure di conservare i propri clienti nonostante la concorrenza di un altro vettore. Qualora non sia in atto una concorrenza della specie testè accennata, è sufficiente il serio pericolo che venga creata una possibilità di trasporto concorrente nel caso che la tariffa del mezzo di trasporto esistente venga aumentata oltre un determinato livello, nella quale ipotesi l'accertamento di una siffatta « concorrenza potenziale » dà luogo a gravi difficoltà, dal momento che entrano in gioco fattori soggettivi (progetti ed intenzioni delle imprese), i quali dipendono da numerose circostanze non sempre ponderabili.
- Infine deve essere rispettata la parità fra le tariffe in concorrenza.

b) *Le singole tariffe di concorrenza*

Nel presente giudizio le parti contrastano sul punto se le tariffe che l'Alta Autorità ha ritenuto tariffe di concorrenza possiedano detti requisiti di fatto e di diritto. Anche nel 1953 i tecnici della Commissione degli Esperti non riuscirono a mettersi d'accordo su questo punto. Tratterò anzitutto tale questione controversa.

Le parti hanno dedotto a proposito delle tariffe *6 B 30 II* e *6 B 33* una quantità di dati di fatto i quali, su numerosi punti importanti, non concordano, il che ha dato motivo alla Corte di ordinare una perizia. Non può essere mio compito l'espone qui l'intero contenuto della relazione peritale ed il tentare di penetrare a fondo i singoli problemi di essa. Mi limiterò a coglierne gli aspetti particolarmente importanti ed a fare una valutazione critica di essa sulla scorta dei rilievi delle parti nonché delle osservazioni

aggiuntive del perito, allo scopo di indicare infine alla Corte quali conclusioni della relazione essa dovrebbe accogliere nella sentenza. Detta valutazione richiede che io tratti separatamente le singole tariffe nei loro vari campi di applicazione.

1) La tariffa 6 B 30 II

La tariffa *6 B 30 II* viene applicata al trasporto di combustibili solidi dalla Ruhr ad Osnabrück ed alla Georgsmarienhütte.

Consideriamo anzitutto il caso di *Osnabrück* :

In primo luogo va osservato che le consegne di carbone agli stabilimenti di Osnabrück hanno un volume molto modesto (1957 : 8 300 tonn.; 1958 : 5 700 tonn.), che inoltre esse sono in regresso e cesseranno del tutto in futuro. Le ricorrenti non hanno contestato questa circostanza ed hanno riconosciuto che il caso di Osnabrück nel presente giudizio ha importanza molto limitata. Ci si deve quindi chiedere se le ricorrenti abbiano interesse alla soppressione della tariffa *6 B 30 II*, nei limiti in cui essa concerne le consegne ad Osnabrück. Le ricorrenti non possono certo essere danneggiate seriamente dal piccolo vantaggio che gli stabilimenti di Osnabrück conseguono per questa via. Si potrebbe perciò pensare di dichiarare irricevibile questa parte del ricorso per mancanza di interesse ad agire.

A prescindere da ciò, restano da fare le seguenti osservazioni : per gli stabilimenti di Osnabrück è attuabile il trasporto per via d'acqua, dato che la località è dotata di un porto civico. Non sono necessari particolari accorgimenti tecnici per l'utilizzazione di questa via di trasporto. Cionondimeno non si è finora proceduto al trasporto per via d'acqua. — Inoltre, per Osnabrück non vengono in considerazione consegne di coke, cosicchè non è il caso di fare osservazioni in merito alle particolarità di queste.

Dall'esame dei noli il perito trae la conclusione che il trasporto del carbone per ferrovia costa DM. 11,01 la tonnellata, mentre per via d'acqua ne costerebbe 11,39, e ne inferisce che la tariffa ferroviaria non sarebbe stata correttamente adattata alla tariffa del

vettore concorrente, giacchè potrebbe essere aumentata di circa 1, — DM. senza che per questo si debbano temere spostamenti a favore della via d'acqua.

Nonostante la scarsa importanza del caso in esame, devo fare alcune osservazioni sui calcoli del perito. Questi ha basato i propri computi sulla tariffa ferroviaria in vigore il 1° agosto 1959. Per la Corte di Giustizia è però decisiva la situazione al momento dell'emanazione della decisione dell'Alta Autorità, posto che deve essere accertato se questa fosse viziata nel momento in cui venne adottata. In luogo di 10,10 DM. la tonnellata, si devono perciò calcolare 8,80 DM. per il nolo ferroviario da Unna-Königsborn e 9,50 DM. per quello da Viktor-Ickern. — Inoltre, per il trasporto per ferrovia il perito ha calcolato le stesse spese di caricamento che per il trasporto combinato via d'acqua-ferrovia (cioè 0,30 DM. la tonn.). Egli parte dal presupposto che a lungo andare non soltanto per il tragitto dal porto allo stabilimento, ma anche per il trasporto ferroviario diretto dalla miniera allo stabilimento, vengano impiegati vagoni speciali i quali permettono uno scarico più comodo. Tale presupposto appare erroneo, dal momento che l'impresa ha l'intenzione d'impiegare per il tragitto dal porto allo stabilimento *suo*i vagoni speciali, mentre le ferrovie, per quanto è dato prevedere, non adibiranno, per motivi di economia (mancanza di carico di ritorno), dei vagoni speciali ai trasporti diretti ad Osnabrück. — Nel computo del costo del trasporto per via d'acqua si devono calcolare, per il trasporto mediante la ferrovia del porto, non già 0,48 DM. la tonn. (tariffa per l'anno 1959), bensì 0,41 DM. (tariffa per l'anno 1958). — Se infine si tiene ancora conto del fatto che il nolo ferroviario dalle miniere Viktor-Ickern ad Osnabrück è più caro di quello da Unna-Königsborn ad Osnabrück, mentre per via d'acqua è vero l'opposto, e se si considera che per l'impresa non vi è alcuna difficoltà a far venire in futuro il carbone dalle miniere di sua proprietà Viktor-Ickern, si giunge ai seguenti noli comparativi :

Trasporto per ferrovia :

Viktor-Ickern-Osnabrück : 11,01 DM/tonn.

Trasporto per via d'acqua :

Viktor-Ickern-Osnabrück : 11,32 DM/tonn.

Ne consegue che, anche tenendo conto delle rettifiche da appor-
tare ai calcoli del perito, in realtà al momento dell'emanazione della
decisione esisteva una differenza di nolo a favore del trasporto per
ferrovia dell'ammontare di 0,31 DM. la tonnellata, con il che resta
dimostrato che la tariffa di concorrenza delle ferrovie in questo
caso non è stata adattata correttamente.

La situazione è più complessa nel caso dello stabilimento
Georgsmarienhütte, il quale fruisce della stessa tariffa. Qui l'impresa
dovrebbe creare un collegamento fra lo stabilimento ed il canale
Dortmund-Ems onde rendere possibile l'utilizzazione della via
d'acqua. Ci troviamo quindi di fronte ad una concorrenza potenziale
fra via d'acqua e ferrovia, il cui accertamento ha dato origine
a numerosi contrasti. Il perito è giunto alla conclusione che il tra-
sporto del carbone per via d'acqua fino alla *Georgsmarienhütte*
costerebbe 9,90 DM. la tonn., mentre il nolo ferroviario è di 9,67 DM.
(da Königsborn) a di 9,07 DM. (dalla miniera Westfalen). Per il
trasporto del coke per via d'acqua sarebbe inoltre giustificato un
aumento di 0,80/1,— DM. la tonn. Egli ne inferisce che un aumento
del nolo ferroviario nella misura da 1 a 1,20 DM. la tonn. non indur-
rebbe certo la *Klöckner-Werke A.G.*, proprietaria della *Georgsma-
rienhütte*, a creare il collegamento, finora inesistente, con la via
d'acqua, in altre parole che per il nolo ferroviario previsto nella
tariffa *6 B 30 II* non è stata rispettata la parità.

Le ricorrenti criticano vari punti della perizia riguardanti il
caso di cui sto trattando. Esse sono soprattutto dell'opinione che
la *Klöckner-Werke A.G.* non sarebbe disposta a sopportare gli
elevati investimenti necessari per la costruzione di una nuova linea
ferroviaria che, a quanto esse affermano, si ammortizzerebbe solo
in 13 anni. A questo proposito va invece affermato che, nel caso
in esame, non è possibile rimproverare al perito di essersi ingannato
nei suoi giudizi tecnici ed economici e nelle sue conclusioni estre-
mamente prudenti. Non si può negare che, nell'ipotesi di un aumento
del nolo ferroviario oltre un certo limite, il rischio connesso ad
elevati investimenti per la creazione di un allacciamento con il
porto finirà per apparire alla *Georgsmarienhütte* preferibile al-
l'onere derivante dal trasporto ferroviario diretto. Quale sia detto

limite è cosa che può dar luogo soltanto a difficili previsioni e congetture : tuttavia il perito — come risulta dal tono generale del suo scritto — si è comportato in modo piuttosto troppo prudente che troppo avventato.

Nel calcolare la convenienza dell'allacciamento ferroviario al canale Dortmund-Ems il perito ha supposto che, dopo la realizzazione del progetto, anche le consegne di minerale destinato alla Georgsmarienhütte vengano effettuate per via d'acqua. In un ampio elenco di questioni e di osservazioni le ricorrenti hanno cercato di dimostrare che il perito, per il trasporto del minerale, si sarebbe erroneamente basato sulla capacità di concorrenza della via d'acqua rispetto alla ferrovia. — La Georgsmarienhütte, dal canto suo, ha calcolato che il trasporto di minerale per via d'acqua da Emden a Dörenthe costerebbe oltre 2,— DM. la tonn. meno del trasporto per ferrovia in base alla tariffa in vigore. Il perito non ha accettato tale calcolo, ma ha cionondimeno dimostrato, nel corso di una molto approfondita indagine che, anche in base a calcoli molto prudenti e tenendo conto di tutti i possibili inconvenienti, il trasporto per via d'acqua del minerale non sarebbe più caro dell'attuale trasporto per ferrovia, il che è sufficiente perchè si tenga conto di detto trasporto nel calcolare la convenienza della nuova linea.

Contro le conclusioni del perito le ricorrenti hanno infine dedotto che la Georgsmarienhütte non potrebbe permettersi di passare dalla ferrovia alla via d'acqua per il fatto che in tal caso la Bundesbahn toglierebbe alla Klöckner-Werke A.G., proprietaria della Georgsmarienhütte, le molto più importanti tariffe speciali per il trasporto di minerale verso gli stabilimenti, appartenenti allo stesso gruppo, situati in Hagen-Haspe. L'Alta Autorità, nel corso della discussione, ha tolto ogni valore a tale obiezione : anche le tariffe per Hagen-Haspe sono tariffe di concorrenza, che la Bundesbahn ha istituito nel proprio interesse.

Alcuni altri punti della relazione peritale meritano però un cenno, indipendentemente dalle opinioni espresse dalle ricorrenti. Nel calcolare gli investimenti per la costruzione dell'allacciamento

ferroviario al porto di Dörenthe, il perito ha aumentato quasi per tutte le voci la spesa calcolata dall'impresa di circa il 10 — 15 %, senza specificarne la ragione. Si sarebbe tentati di apportare al suo risultato (costo del trasporto da Dörenthe allo stabilimento : 1,65 DM. la tonn.) una riduzione nella stessa misura, il che d'altronde non cambierebbe nulla.

Di maggiore importanza per il risultato finale è un'altra circostanza : come per Osnabrück, per la Georgsmarienhütte il perito è partito dal presupposto che le spese di scarico presso lo stabilimento saranno in futuro, per quanto è dato prevedere, altrettanto elevate nel caso del trasporto diretto per ferrovia quanto nel caso del trasporto da Dörenthe allo stabilimento. Anche a questo proposito l'Alta Autorità ha rilevato che la minor spesa di scarico presso lo stabilimento, nel caso del trasporto misto via d'acqua-ferrovia, deriverebbe dall'impiego di propri vagoni speciali, che finora non sono stati impiegati per il trasporto ferroviario diretto dalla miniera e che anche in futuro, con ogni verosimiglianza, non verranno usati, giacchè per le ferrovie l'impiego di siffatti vagoni speciali senza carico di ritorno (minerale) non sarebbe remunerativo. Queste spiegazioni dell'Alta Autorità sembrano convincenti e meritano di essere tenute presenti nel calcolo, con il che l'ammontare del nolo ferroviario risulta maggiorato di 0,45 DM. la tonnellata.

L'Alta Autorità ha inoltre giustamente osservato che anche la Georgsmarienhütte — sia per quanto riguarda la qualità del carbone, sia per quanto riguarda il programma di produzione delle miniere — non avrebbe alcuna difficoltà a rifornirsi interamente presso la propria miniera Viktor-Ickern, il che implica un aumento del nolo ferroviario ed una diminuzione di quello per via d'acqua. Già ora le statistiche dimostrerebbero che i rifornimenti presso la Viktor-Ickern sono aumentati a detrimento delle altre miniere.

Tenendo conto di questi fattori si giunge al seguente confronto fra i noli ferroviari e quelli per via d'acqua :

Nolo ferroviario da Viktor-Ickern. . .	10,82 DM la tonn.
Nolo fluviale da Viktor-Ickern. . . .	9,42 DM la tonn.

Nolo ferroviario da Unna-Königsborn. 10,12 DM la tonn.
Nolo fluviale da Unna-Königsborn . . . 9,90 DM la tonn.

Per il trasporto del coke per via d'acqua il perito ha ritenuto equo un aumento nella misura di 0,80/1,— DM. la tonn. (perdita di qualità, maggior costo del trasbordo, ecc.). Nel caso della Georgsmarienhütte viene a mancare una parte di tali fattori, giacchè lo stabilimento stesso è in grado di produrre coke e possiede speciali impianti per l'utilizzazione del coke minuto, che si forma soprattutto nel trasporto per via d'acqua e che di norma è considerato uno degli inconvenienti di questo tipo di trasporto. Tali circostanze permettono di ridurre alquanto detto aumento, il che influisce sul calcolo della parità dei noli.

Infine, la relazione peritale contiene diffuse considerazioni su un certo margine a carico della via d'acqua di cui occorre tener conto nel confrontare le tariffe, in conseguenza degli inconvenienti tipici delle vie d'acqua interne (lentezza, grande tonnellaggio dei carichi, variazioni del livello delle acque, nebbia, riparazioni delle chiuse, ecc.). L'Alta Autorità ha osservato che tali inconvenienti non sussistono nel caso della Georgsmarienhütte, dal momento che le possibilità di immagazzinamento dello stabilimento e l'esistenza di miniere proprie consentono rifornimenti soddisfacenti anche per via d'acqua. Per converso, la lentezza del trasporto sarebbe persino un vantaggio per essa, in quanto permetterebbe di risparmiare una parte delle spese di immagazzinamento. Il traffico sui canali risentirebbe inoltre in misura molto limitata di circostanze che ostacolano invece il trasporto sui fiumi (ad es. il gelo, la nebbia, le variazioni del livello delle acque, ecc.) e che hanno avuto molta importanza ai fini del calcolo del citato margine di nolo da parte della Commissione di studio franco-tedesca per la canalizzazione della Mosella. Per la Georgsmarienhütte il trasporto per via d'acqua presenterebbe ancora un particolare vantaggio rispetto al trasporto per ferrovia, in quanto avrebbe molta importanza per la vendita dei prodotti dello stabilimento. Io credo che la Corte non abbia alcun motivo di non tener conto di tale circostanza in sede di esame delle relazioni di concorrenza tra ferrovia e via d'acqua. Perciò, nel caso della Georgsmarienhütte, la maggiorazione tariffaria a carico della

via d'acqua, di cui si tiene abitualmente conto quanto la si pone a raffronto con la ferrovia, deve essere tenuta più bassa del solito.

Alla luce di queste rettifiche ci si deve chiedere se, anche adottando criteri piuttosto rigidi, non si possa parlare per la Georgsmarienhütte di una seria concorrenza potenziale tra ferrovia e via d'acqua e non si possa sostenere che la tariffa speciale della Bundesbahn è stata correttamente adattata alla tariffa della eventuale via d'acqua. All'inizio ho già accennato alle difficoltà implicite nella soluzione di tale questione. Entrambe le parti hanno più volte posto in evidenza in corso di causa che numerosi imponderabili ed elementi soggettivi di valutazione impediscono di giungere a risultati sicuri su questo punto ed hanno cercato di invertire l'onere della prova. Mi sembra dubbio che in un giudizio come l'attuale possano trovare applicazione norme del genere in materia di prova. La questione può però essere accantonata, dato che non vi è alcuna circostanza incerta e dagli elementi acquisiti alla causa si possono trarre con sufficiente sicurezza alcune conclusioni. Nel caso in esame la questione decisiva è la seguente : poteva l'Alta Autorità ritenere giustificato il timore della Bundesbahn che un aumento tariffario anche piccolo potesse indurre la Klöckner-Werke a creare una via di trasporto concorrente e di conseguenza poteva lasciare immutata la tariffa speciale *6 B 30 II*? In considerazione delle rettifiche che occorre apportare alla relazione peritale per quanto riguarda la Georgsmarienhütte, credo di poter rispondere affermativamente a questa domanda, discostandomi in questo dal parere del perito. Rimane con ciò stabilito che l'Alta Autorità, nel valutare detta tariffa per quanto concerne la Georgsmarienhütte, non si è comportata in modo illegittimo, nè sotto il profilo delle circostanze di fatto e delle illazioni tratte da queste, nè sotto il profilo giuridico.

A questo punto vorrei ritornare alle osservazioni relative ad Osnabrück le quali — per quanto riguarda la parità della tariffa ferroviaria — sono state negative. Qualora la Corte non volesse accogliere la soluzione da me prospettata in fatto di ricevibilità, soluzione che si basa sulla circostanza che le quantità di carbone trasportate ad Osnabrück rappresentano, ai fini del presente giu-

dizio, una vera e propria « quantité négligeable », essa dovrebbe tener conto di un'altra considerazione. È noto che gli stabilimenti di Osnabrück e la Georgsmarienhütte, ai quali si applica la stessa tariffa, appartengono alla Klöckner-Werke A.G. Questa è un'importante cliente della Bundesbahn per altre linee. Non si può escludere che la Bundesbahn, nel suo stesso interesse, abbia tenuto conto delle esigenze di questo importante cliente anche per le insignificanti consegne ad Osnabrück e, ad onta di alcune incertezze in fatto di parità, abbia applicato la tariffa speciale 6 B 30 II — la quale, per quanto concerne la Georgsmarienhütte, è una vera tariffa di concorrenza — anche alle consegne ad Osnabrück. Non si può negare che tale riguardo trovi una giustificazione proprio nel timore della Bundesbahn di perdere il traffico della Georgsmarienhütte. Perciò, anche nel caso si voglia ammettere che le ricorrenti abbiano interesse ad impugnare la tariffa in vigore per Osnabrück, si giungerebbe alla conclusione che l'Alta Autorità si è legittimamente astenuta dal criticare detta tariffa in questo suo campo di applicazione. Il riconoscimento della tariffa 6 B 30 II come tariffa di concorrenza in tutti i suoi campi di applicazione non costituisce pertanto una violazione del Trattato.

2) La tariffa 6 B 33

La seconda tariffa criticata in particolare dalle ricorrenti, la tariffa speciale 6 B 33, viene applicata al trasporto di combustibili solidi dalla Ruhr a Peine e Salzgitter. In ambedue i casi vi è una effettiva concorrenza della via d'acqua, poichè sia il luogo di origine, sia gli stabilimenti destinatari sono allacciati alla via d'acqua. Le cifre, incontestate, fornite dall'Alta Autorità mostrano anche che finora di gran lunga la maggior parte del traffico si è svolto per via d'acqua, e nel caso di Peine anche il trasporto di coke.

Mi occuperò in primo luogo del caso di *Peine*. — Il perito è giunto alla conclusione che il nolo ferroviario fino a Peine è di 12,17 DM. la tonn. e quello per via d'acqua di 12,72 DM. la tonn. Nei suoi calcoli — e ciò non può essere assolutamente trascurato — egli ha già tenuto conto della soppressione, disposta dall'Alta

Autorità, della riduzione della tassa di navigazione. Senza tale soppressione il costo del trasporto per via d'acqua sarebbe inferiore di 1,27 DM. la tonn. — In questo giudizio ho già una volta rilevato che il compito della Corte è quello di accertare la legittimità della decisione dell'Alta Autorità, non già di esaminare l'attuale situazione delle tariffe nella Repubblica federale. L'Alta Autorità nella sua decisione ha anche disposto che la parità della tariffa speciale *6 B 33* venga opportunamente modificata dopo la soppressione della riduzione sopra menzionata. In un calcolo corretto della parità si deve perciò tener conto della riduzione o della sua soppressione in *ambedue* i casi. Si giunge in tal caso alle seguenti cifre :

Nolo ferroviario	12,17 DM la tonn.
Nolo fluviale	11,45 DM la tonn.
<i>oppure</i> (sopprimendo la riduzione) :	
Nolo ferroviario	13,44 DM la tonn.
Nolo fluviale	12,72 DM la tonn.

Le ricorrenti affermano a questo proposito — e tali rilievi si riferiscono anche a Salzgitter — che anche la tariffa della via d'acqua sarebbe di per sé, non soltanto per quanto concerne la criticata riduzione della tassa di navigazione, almeno in parte una tariffa di sostegno. Ciò risulterebbe da un confronto con i noli in vigore per Lahde, i quali sarebbero all'incirca dello stesso ammontare, nonostante Peine sia più lontana dalla Ruhr. Il perito ha però spiegato in modo convincente questa circostanza adducendo difficoltà tecniche (chiuse, cambiamento del rimorchiatore) tali che, per giungere a Lahde, nonostante la minore distanza, occorre altrettanto tempo. I trasporti a destinazione Lahde hanno, nell'argomentazione delle ricorrenti, anche un'altra funzione. Le ricorrenti rilevano che per Lahde non è prevista alcuna tariffa speciale della Bundesbahn. Esse ravvisano in ciò una riprova della loro tesi, essere la tariffa ferroviaria per Peine e Salzgitter non già una tariffa di concorrenza, bensì una tariffa speciale di sostegno a favore degli stabilimenti siderurgici ivi ubicati. L'Alta Autorità ha ribattuto che la centrale elettrica di Lahde, anche nel caso venisse istituita una tariffa ferroviaria più favorevole, continuerebbe

a servirsi della via d'acqua, dal momento che essa dispone di una propria flotta per il trasporto del carbone. Credo che ciò sia sufficiente a chiarire la situazione di Lahde, senza che sia necessario condividere le conclusioni alle quali sono giunte le ricorrenti.

In corso di causa non è poi emerso alcun elemento a conferma della tesi delle ricorrenti non esservi stato in realtà un adattamento della tariffa ferroviaria alla tariffa della via d'acqua, bensì al contrario un adattamento della seconda alla prima. L'Alta Autorità ha dimostrato che proprio sulla linea di Peine e di Salzgitter è in atto una fortissima concorrenza tra la via d'acqua e la ferrovia, la quale si spiega con la grande diminuzione di traffico provocata dalla divisione in due zone. Ambedue i vettori si adoperano con particolare cura per procacciarsi il residuo traffico verso Peine e Salzgitter — il che spiega i noli molto bassi — senza che l'uno o l'altro lavori per questo in perdita.

Mi richiamo a questo punto alle affermazioni del perito secondo le quali, a parte la riduzione della tassa di navigazione, non vi è nel nolo per via d'acqua alcuna traccia di sostegno. Meritano in particolare di essere rilevati l'accento al modo in cui si procede generalmente nello stabilire le tariffe per le vie d'acqua come pure il confronto con i noli fissati per altre vie d'acqua per le quali si può escludere che i prezzi siano tenuti artificialmente bassi (ad es. il traffico sul Reno). — A questo punto mi sia lecito ricordare anche le incontestate affermazioni dell'Alta Autorità in merito alle tariffe di concorrenza per le spedizioni di carbone *a consumatori non siderurgici* (soprattutto a cementifici e centrali elettriche nella Germania meridionale ed a Berlino), le quali dimostrano che le tariffe di concorrenza per grandi consegne di carbone non sono affatto riservate — come le ricorrenti affermano — alle imprese siderurgiche tedesche.

Infine va detta ancora una parola a proposito del rapporto Wetzeler ⁽¹⁾ — menzionato dalle ricorrenti — relativo agli oneri

(¹) *Die betriebsfremden Lasten und gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der Deutschen Bundesbahn; Bericht eines Sachverständigenausschusses.* — Schriftenreihe des Bundesministeriums für Verkehr, Heft 9.

estranei all'esercizio gravanti sulla Deutsche Bundesbahn, e delle illazioni che esse ne traggono circa la vera natura della tariffa di concorrenza impugnata. Detta relazione fu redatta per incarico della Bundesbahn e del Ministero federale dei trasporti. Essa doveva servire ad indurre il Governo federale a concedere degli aiuti alla Bundesbahn. I pareri degli esperti in essa contenuti sono in parte contraddittori e non hanno ricevuto alcun riconoscimento, all'infuori dello scopo finanziario perseguito. È risultato che la qualifica « tariffe di sostegno » applicata nella citata relazione alle tariffe speciali è errata, in quanto tutte le tariffe le quali provocano una riduzione di entrate per la Bundesbahn vengono annoverate fra le tariffe di sostegno. Uno studio approfondito dei dati e dei calcoli contenuti nelle tabelle ivi allegate mostra che la mancata applicazione della tariffa generale *6 B 1* provoca una riduzione di entrate, ma che d'altro lato la soppressione delle tariffe di concorrenza causerebbe alla Bundesbahn una perdita di traffico tale da superare il vantaggio derivante dall'applicazione di tariffe più elevate. Le tabelle e le considerazioni della relazione non permettono per converso affatto di concludere che la Bundesbahn, applicando le tariffe di sostegno, lavori in perdita e che nel caso le tariffe di concorrenza fossero sostituite dalla tariffa generale la Bundesbahn, ad onta delle perdite di traffico a vantaggio delle vie d'acqua, mercè il traffico restante otterrebbe sulle linee in questione risultati economici migliori di quelli ottenuti applicando le tariffe speciali.

Tornando ora, dopo queste osservazioni di carattere generale sulla natura delle tariffe di concorrenza e sulla fissazione delle tariffe per le vie d'acqua, al caso particolare dello stabilimento *Ilsede-Peine*, non mi resta che affermare che non soltanto i calcoli del perito, ma anche e soprattutto la prassi generalmente seguita in materia di trasporti dimostrano in modo convincente che la tariffa *6 B 33* costituisce in realtà una tariffa di concorrenza per il traffico di cui trattasi, il cui adattamento alla tariffa della via d'acqua non presta il fianco ad alcuna critica. Il rapporto di fatto esistente fra il traffico per via d'acqua e quello ferroviario, con una chiara prevalenza del primo, rende inoltre superflue particolari osservazioni sul margine necessario fra il nolo per via d'acqua

e quello ferroviario e sugli aumenti eventuali per il trasporto del coke. Anche su questo punto, perciò, la decisione dell'Alta Autorità non è criticabile.

Devo infine trattare ancora del caso *Salzgitter*, il quale presenta sotto ogni aspetto grandi analogie con quello di Peine, soprattutto per quanto concerne le quantità di carbone trasportate per via d'acqua. Il perito, nell'esaminare i noli, è giunto qui alla conclusione che il trasporto del carbone per via di terra costa in media 11,61 DM. la tonn. e per via d'acqua 12,47 DM. la tonn. Anche qui va tenuto conto del fatto che, nel calcolare il nolo fluviale, non è stata compresa la riduzione della tassa di navigazione. Inoltre, all'epoca che ci interessa (emanazione della decisione dell'Alta Autorità) il nolo per via d'acqua era di 0,21 DM. la tonn. più elevato. Da ciò derivano le seguenti rettifiche :

Nolo ferroviario medio	11,61 DM la tonn.
Nolo fluviale medio	11,21 DM la tonn.

ovvero (qualora, come l'Alta Autorità ha disposto, si tenga conto per ambedue le vie di trasporto della soppressione della riduzione della tassa) :

Nolo ferroviario medio	13,08 DM la tonn.
Nolo fluviale medio	12,68 DM la tonn.

Le mie osservazioni sulla questione se il nolo ferroviario sia stato adattato a quello fluviale o viceversa valgono anche in questo caso. La particolare situazione che caratterizza il traffico nella zona di Peine e di Salzgitter (concorrenza più vivace dopo la perdita del traffico diretto alla Germania centrale ed a Berlino) non permette di affermare con certezza quale vettore si sia adeguato all'altro. In vista di tale particolare situazione non si può far carico all'Alta Autorità di aver a torto ritenuto la tariffa *6 B 33* una tariffa di concorrenza. Oltre ai dati forniti dall'Alta Autorità e dal perito, la miglior prova dell'esattezza di tale apprezzamento è data dall'intenso traffico fluviale, il quale per di più tende ad aumentare a spese della ferrovia.

Per quanto concerne gli speciali aumenti, di cui si deve tener conto nel calcolare la parità, per il trasporto del coke per via d'acqua, nel caso di Salzgitter essi devono contro la regola essere tenuti particolarmente bassi. Il Mittellandkanal, nelle sue attuali condizioni, non consente, a causa della insufficiente profondità, di caricare completamente i natanti che trasportano carbone, cosicchè non vi è motivo di distinguere fra trasporto di carbone e trasporto di coke. Inoltre viene a mancare la perdita di qualità, dal momento che Salzgitter dispone di un porto, il che rende superfluo l'ulteriore trasbordo su vagoni ferroviari che è la vera causa di detta perdita. Se infine si tiene conto della circostanza che a Salzgitter vengono trasportate solo quantità molto limitate di coke, si giunge alla conclusione che la tariffa speciale *6 B 33* non va criticata nemmeno in quanto prevede la stessa parità tanto per il trasporto del carbone, quanto per il trasporto del coke.

3) Osservazioni riassuntive sulle tariffe *6 B 30 II* e *6 B 33*

L'analisi di ambedue le tariffe *6 B 30 II* e *6 B 33* alla luce delle principali censure delle ricorrenti conduce quindi, sulla scorta della relazione peritale e di opportune aggiunte e rettifiche, alla conclusione che non si può in alcun modo censurare l'Alta Autorità per avere ritenuto che tali tariffe siano delle tariffe di concorrenza. In tutti e quattro i casi nei quali dette tariffe trovano applicazione si può partire dal presupposto che la concorrenza della via d'acqua — le cui tariffe, dopo le modifiche disposte dall'Alta Autorità, non contengono alcun elemento di sostegno — è stata determinante per il livello della tariffa ferroviaria e che in particolare la parità è stata calcolata correttamente.

4) La tariffa *6 B 32*

Nella decisione impugnata è stata inoltre dichiarata lecita in quanto tariffa di concorrenza la tariffa *6 B 32*, la quale ha una certa importanza, anche se secondaria, per il traffico diretto a Lübeck-Dänischburg. Le ricorrenti non hanno dedotto nulla in particolare contro questa tariffa, nè nel ricorso, nè nelle successive

memorie, nè infine nel corso della discussione. Essa viene criticata solo in quanto fa parte del sistema tariffario tedesco, il quale nel suo complesso costituirebbe una discriminazione in base alla nazionalità. La tariffa 6 B 32 deve perciò essere presa in esame solo sotto questo profilo, unitamente a tutte le altre tariffe speciali.

c) *La tariffa speciale 6 B 31*

Occorre però dire ancora una parola a proposito della *tariffa speciale 6 B 31*, la quale si applica agli stabilimenti della Baviera situati nelle vicinanze del confine con la zona russa. L'Alta Autorità, nella decisione impugnata, ne ha ammesso la liceità in linea di principio, disponendo però al tempo stesso che la riduzione rispetto alla 6 B 1 venga gradualmente diminuita all'8%. Anche contro questa tariffa il ricorso non contiene alcuno specifico argomento. Solo nelle successive memorie le ricorrenti contestano con deduzioni circostanziate la legittimità di una siffatta misura di sostegno a favore degli stabilimenti della Baviera orientale. Il problema è se tali argomenti, che non hanno alcun punto di riferimento nel ricorso, siano ammissibili. Il Regolamento di Procedura della Corte — nel presente caso va applicato ancora il vecchio regolamento — prescrive all'art. 29 § 3 che il ricorso deve contenere i motivi di fatto e di diritto. Se anche ciò non significa che i punti di fatto e di diritto debbano essere svolti in modo *esauriente*, tuttavia questa disposizione può essere intesa solo nel senso che essa fa obbligo ai ricorrenti di esporre la materia del contendere e le singole censure. — Cionondimeno, interpretando con molta larghezza detta disposizione voglio ammettere che i vari argomenti successivamente dedotti dalle ricorrenti siano ammissibili a sostegno della loro tesi, secondo la quale anche la tariffa speciale 6 B 31 non sarebbe giustificata dalla particolare situazione dell'impresa che ne fruisce, bensì farebbe parte di un sistema tariffario discriminatorio nel suo insieme.

Le ricorrenti sono d'opinione che il Trattato C.E.C.A., a differenza dal Trattato C.E.E., non consente di tener conto della speciale situazione in cui si trovano, in conseguenza della divisione della Germania, le imprese ubicate nei pressi del confine con la

zona russa. Esse forniscono una loro interpretazione dell'art. 70, 4° comma, dal quale l'Alta Autorità ha tratto i criteri sostanziali per giudicare della liceità della tariffa. L'art. 70, 4° comma, fa parola di tariffe speciali a favore di una o più imprese. Esso non contiene però un elenco completo delle tariffe lecite, ma si limita a stabilire che le misure di sostegno devono essere aderenti ai principi del Trattato, quindi si richiama ai principi fondamentali i quali a loro volta vanno interpretati. Si può perciò dire che il presupposto generale della liceità delle tariffe speciali è il sussistere di una situazione particolare (con il che non è certo stabilito che la situazione particolare di una impresa costituisca in ogni caso una giustificazione sufficiente). Il Trattato però non esclude — in linea di principio — dal campo di applicazione dell'art. 70 le situazioni di un determinato genere (ad esempio quelle determinate da fattori politici). Poichè nel delimitare i presupposti per l'applicazione dell'art. 70 ci si è tenuti sulle generali, si deve reputare possibile il tener conto nell'applicarlo delle particolari circostanze derivanti dalla divisione in due zone.

Nelle mie conclusioni nel giudizio concernente le tariffe speciali francesi ho avuto occasione di fare alcune osservazioni di principio sull'interpretazione dell'art. 70, 4° comma. A questo punto mi richiamo a quanto detto in tale occasione e mi limito a ricordare il punto essenziale : i principi del Trattato non permettono di sostenere in via permanente le imprese che non sono in grado di reggere, con le loro sole forze, la concorrenza del mercato comune. Ma se vogliamo che l'art. 70, 4° comma, abbia un senso, non possiamo fare a meno di ammettere che esso consente almeno di concedere un aiuto a quelle imprese le quali, pur non avendo bisogno di essere sostenute *in via permanente*, cionondimeno, in conseguenza di avvenimenti straordinari e gravi sottratti al loro controllo, si trovano transitoriamente in difficoltà, purchè sia lecito ritenere che le imprese stesse dopo un certo tempo potranno nuovamente reggere la concorrenza senza l'ausilio di misure di sostegno.

Le ricorrenti non contestano che le imprese favorite dalla tariffa *B B 31*, in conseguenza della divisione in due zone, si trovino costrette ad operare in circostanze più difficili. Esse non affermano

che dette imprese, anche in circostanze normali, non sarebbero in grado di sostenere la concorrenza nel mercato comune ed inoltre non hanno messo in dubbio che si tratti nella specie di difficoltà di origine politica, delle quali si reputa che abbiano carattere provvisorio. Con ciò rimane però stabilito che l'art. 70, 4° comma, anche interpretato nel modo più restrittivo, può essere applicato alle imprese di cui trattasi.

Le ricorrenti sono tuttavia d'opinione che la giustificazione della tariffa speciale sia venuta meno, dal momento che le imprese sono riuscite a sostituire ai mercati perduti all'est nuovi sbocchi ad occidente. Esse si richiamano anche ai dati relativi all'espansione delle imprese. Nel far ciò le ricorrenti trascurano tuttavia di considerare che l'attuale situazione è stata determinata anche dalla tariffa speciale. Esse non hanno affermato che le imprese si sarebbero sviluppate nello stesso modo anche senza speciali misure di sostegno. Occorre soprattutto tener conto delle difficoltà che esse incontrano nelle loro vendite nella Germania meridionale, a causa della concorrenza francese. Prima della guerra le imprese, nelle loro vendite all'est, potevano ampiamente compensare gli svantaggi della loro ubicazione con il vantaggio offerto loro dal punto di parità Oberhausen o Dillingen (Sarre). L'Alta Autorità ha pure dimostrato che le imprese non sono state danneggiate soltanto dalla perdita degli sbocchi dell'est, ma anche dalla perdita degli stabilimenti situati nella Germania centrale. Se si misurano le imprese col metro dell'espansione produttiva media delle imprese della Comunità, non si può certo dire che esse abbiano nel frattempo compensato tutti i loro svantaggi.

Della cassa di compensazione per le vendite di acciaio nella Germania meridionale — cui le ricorrenti hanno fatto cenno — non vi è motivo di tener conto, giacchè essa serve in generale a rendere meno caro l'acciaio proveniente da grande distanza. Essa non rappresenta perciò un vantaggio particolare per le imprese della Baviera.

Riassumendo giungo pertanto alla conclusione che, anche interpretando in modo molto restrittivo l'art. 70, 4° comma, non

si può far carico all'Alta Autorità di avere ingiustamente ritenuto aderente ai principi del Trattato la tariffa *Ü B 31*. Ai nostri fini è sufficiente la constatazione che le misure speciali di sostegno a favore delle imprese bavaresi erano giustificate nel momento in cui la decisione venne adottata. Non è mio compito indagare se la riduzione concessa sia troppo ampia o troppo ridotta.

2. *SE IL COMPLESSO DELLE TARIFFE PRESE IN CONSIDERAZIONE NELLA DECISIONE COSTITUISCA UNA DISCRIMINAZIONE IN BASE ALLA NAZIONALITÀ*

Dopo aver esaminato separatamente, alla luce dell'art. 70, 4° e 5° comma, le tariffe prese in considerazione nella decisione impugnata ed aver constatato che nessun appunto può esser fatto all'Alta Autorità, devo ora affrontare la questione se dal *complesso* delle tariffe tedesche per il trasporto del carbone destinato alla siderurgia emerga, rispetto alla tariffa applicata alle ricorrenti francesi, una « discriminazione basata sul paese di origine o di destinazione dei prodotti » — in altre parole, una *discriminazione in base alla nazionalità*.

Le discriminazioni di questo genere nel traffico fra i paesi della Comunità sono vietate dall'art. 70, 2° comma, nel quale è detto : « nei noli e nelle condizioni di trasporto di qualsiasi genere ». « La soppressione di tali discriminazioni implica in particolare l'obbligo di applicare ai trasporti di carbone e di acciaio in provenienza o a destinazione di un altro paese della Comunità i listini, i prezzi e le disposizioni tariffarie di ogni genere applicabili sullo stesso percorso ai trasporti interni della medesima merce ».

Il tenore di questa disposizione lascia intendere che si tratta di divieti e di obblighi imposti ai governi degli Stati membri. Non è richiesta, per l'applicazione di tali divieti ed obblighi, un'azione dell'Alta Autorità. Con ciò non è però detto che l'Alta Autorità non abbia in tale materia alcuna attribuzione. Essa non è soltanto tenuta, a norma dell'art. 88, ad adottare, in caso di inosservanza dell'art. 70, 2° comma, una decisione formale nella quale dà atto

della violazione del Trattato; essa è anche obbligata a non perdere di vista la possibilità di discriminazioni in base alla nazionalità quando prende in esame le tariffe speciali che le devono essere sottoposte, a norma dell'art. 70, 4^o comma, o comunicate a norma del § 10, 7^o comma, della Convenzione.

Nel corso della discussione orale l'Alta Autorità ha sostenuto che la censura — non avere essa considerato il complesso delle tariffe tedesche per il carbone sotto l'aspetto della discriminazione in base alla nazionalità — va esaminata, data la sua natura, in sede di ricorso per carenza e non di ricorso d'annullamento, in quanto si riferisce ad una omissione dell'Alta Autorità. Non posso aderire a tale opinione. Non soltanto la falsa applicazione di una norma del Trattato, ma anche l'illegittima inosservanza di una disposizione del Trattato in occasione dell'emanazione di un provvedimento può essere impugnata, in sede di ricorso d'annullamento, per violazione del Trattato. Qualora l'Alta Autorità abbia agito e tuttavia le si faccia carico di non aver tenuto conto nel suo procedimento di un fattore che avrebbe potuto avere rilevanza per il procedimento stesso, non vi è alcun motivo di introdurre un ricorso per carenza.

Le ricorrenti, a proposito della loro censura principale, attinente alla discriminazione in base alla nazionalità, hanno posto l'accento sull'art. 70, 2^o comma, in base al quale ai trasporti di carbone fra i paesi della Comunità vanno applicati « i listini, i prezzi e le disposizioni tariffarie di ogni genere applicabili sullo stesso percorso ai trasporti interni della medesima merce ». Esse ne traggono la pretesa di essere ammesse a godere di tariffe analoghe a quelle in realtà vigenti di regola a favore degli stabilimenti siderurgici tedeschi situati alla stessa distanza dalla Ruhr. A loro parere non è sufficiente che venga loro concessa una tariffa che, in base alla sua denominazione ufficiale ed al suo astratto campo di applicazione, può essere qualificata di tariffa generale, mentre in realtà non è generalmente applicata.

Nel diritto internazionale esiste una teoria secondo la quale non si può parlare di discriminazioni nelle relazioni fra gli Stati

quando gli stranieri non vengono trattati peggio del cittadino meno favorito. In base a tale teoria la discriminazione in base alla nazionalità sarebbe da escludersi qualora una qualsiasi impresa siderurgica tedesca pagasse, per lunghi percorsi, noli corrispondenti a quelli della tariffa *6 B I*, applicata alle ricorrenti.

Sono del parere che, anche se questa teoria può trovare applicazione in diritto internazionale, essa non vale però nel diritto della C.E.C.A., cioè per una Comunità la quale si distingue nettamente dalle solite unioni di diritto internazionale. Ciò risulta chiaramente dall'art. 70, 2° comma. Il Trattato è più esigente; esso prescrive l'uguaglianza di trattamento, in materia di tariffe, delle imprese nazionali e di quelle appartenenti agli altri paesi membri, nella misura in cui esse si trovano in situazioni comparabili.

Le ricorrenti traggono da detto principio una censura che si riferisce al metodo ed allo svolgimento nel tempo dell'esame delle tariffe tedesche: l'Alta Autorità avrebbe dovuto prendere in considerazione innanzitutto il sistema tariffario tedesco nel suo complesso; essa avrebbe allora dovuto constatare che il livello medio delle tariffe speciali tedesche è inferiore a quello della tariffa *6 B I* — la quale viene applicata alle imprese francesi — e come immediata conseguenza disporre la soppressione di tale discriminazione in base alla nazionalità. Ora, mi sembra senz'altro certo che l'Alta Autorità, nell'esaminare le tariffe di trasporto, non avrebbe dovuto farsi guidare da elementi esteriori, quali la denominazione delle tariffe (tariffe speciali oppure tariffe generali) o la limitazione del loro campo di applicazione ad una linea determinata. È senz'altro evidente che il quadro complessivo può essere deformato dal modo in cui una tariffa viene presentata. Non credo tuttavia che il modo di procedere dell'Alta Autorità ritenuto legittimo dalle ricorrenti non avrebbe dato luogo ad obiezioni. I confronti sono leciti nei limiti in cui esiste una possibilità di paragone, vale a dire nei casi in cui le tariffe trovano applicazione in situazioni comparabili. Devono essere eccettuate dal confronto le tariffe che si applicano a situazioni particolari, in specie le tariffe di concorrenza. Un'impresa che può valersi di due mezzi di trasporto in concorrenza fra loro non può essere posta a raffronto, sotto il

profilo dei trasporti, con le imprese che dipendono esclusivamente dal trasporto per ferrovia. E ancor meno si possono paragonare imprese la cui situazione economica è stata gravemente compromessa da avvenimenti politici straordinari con altre che ne sono rimaste del tutto immuni. — Se l'Alta Autorità cercò in tal modo di stabilire entro quali limiti sussistesse la possibilità di fare dei paragoni, prima di procedere a dei confronti e di trarne delle conclusioni, non si può certo accusarla di essersi valsa di un metodo scorretto.

Le approfondite indagini del perito ci hanno mostrato che la tariffa *6 B 33* va considerata una tariffa di concorrenza. Ciò vale, qualora si apportino le necessarie rettifiche alla relazione peritale, anche per la tariffa *6 B 30 II*. Ambedue le tariffe e le imprese da esse favorite non vanno perciò prese in considerazione in sede di confronto. Anche la *6 B 32* (tariffa di concorrenza per Lübeck-Dänischburg) va esclusa per lo stesso motivo da un paragone con la tariffa applicata alle ricorrenti.

Dall'esame della tariffa speciale per il territorio bavarese situato nei pressi del confine con la zona russa è risultato che la situazione particolare delle imprese che ne fruiscono giustifica, in linea di principio, un trattamento speciale, donde consegue che anch'esse non possono essere prese in considerazione ai fini di un confronto con le ricorrenti, dal momento che la loro particolare situazione non trova riscontro in Francia. In ultima analisi rimangono soltanto, per un paragone con le ricorrenti, gli stabilimenti situati nella zona Sieg-Lahn-Dill e le tariffe ad essi applicate. Nei confronti di queste ultime, però, la decisione dell'Alta Autorità è stata negativa, vale a dire l'Alta Autorità ha ordinato la loro soppressione e la graduale introduzione della *6 B I*.

A questo punto occorre ripetere un rilievo che ho già avuto occasione di fare nel presente giudizio : scopo del processo è di sindacare il comportamento ed i provvedimenti dell'Alta Autorità, non già di esaminare la situazione tariffaria tedesca, la quale ancora oggi è in parte in contrasto con le prescrizioni date dall'Alta Autorità. Il problema è perciò sempre quello di stabilire se le *decisioni*

dell'Alta Autorità siano legittime e se i criteri sui quali esse si basano siano aderenti al Trattato. È stato asserito che, dopo l'ordine impartito dall'Alta Autorità di sopprimere la tariffa speciale *6 B 30 I* (tariffa speciale per il Siegerland), è garantita la parità di trattamento fra le ricorrenti francesi e le sole imprese tedesche che potessero essere prese in considerazione nella decisione ai fini di un confronto. Perciò la censura di discriminazione in base alla nazionalità, formulata contro la decisione impugnata, è da ritenersi infondata.

Tale constatazione ne porta con sé un'altra : la tariffa *6 B I*, la quale costituisce la base dei noli applicati alle ricorrenti, non ha comunque, dopo le prescrizioni dell'Alta Autorità — le quali ci interessano qui in primo luogo — soltanto un'importanza del tutto secondaria nel quadro delle tariffe tedesche per i trasporti destinati a stabilimenti siderurgici non situati nella Ruhr; essa viene applicata alla Annahütte, in Baviera, la quale, secondo i dati forniti dall'Alta Autorità, riceve circa 19.000 tonn. di carbone e 1.500 tonn. di coke ogni anno, non solo, ma anche alle consegne nella regione Sieg-Lahn-Dill, che nell'anno 1955, a quanto afferma l'Alta Autorità, hanno raggiunto le 873 000 tonn. Anche prescindendo dalle quantità straordinariamente grandi che vengono trasportate nella Sarre alle condizioni della *6 B I*, non si può dubitare che la tariffa *6 B I*, dopo la decisione dell'Alta Autorità, abbia carattere di tariffa generale. Il quadro viene completato dalle consegne effettuate alla Luitpoldhütte ed alla Maximilianshütte, per le quali, dopo l'intervento dell'Alta Autorità, è ammessa una riduzione, rispetto alla tariffa generale *6 B I*, soltanto dell'8 %. In seguito a ciò, anche questo caso, per il quale è essenzialmente lecito un trattamento speciale, viene avvicinato alla disciplina generale.

Con queste osservazioni sul campo di applicazione della tariffa *6 B I*, quale lo si può delineare dopo la decisione dell'Alta Autorità, vengono meno una serie di censure che le ricorrenti hanno elevato con riferimento a detta tariffa. Tali censure avevano una ragione d'essere, anche in sede di ricorso d'annullamento diretto contro una decisione nella quale non è stato preso alcun provvedimento riguar-

dante la tariffa *6 B 1*, in quanto le ricorrenti si valevano della svantaggiosa struttura di questa a sostegno della censura tratta dalla discriminazione in base alla nazionalità. Ricordo qui le osservazioni sulla parte della quota fissa nella tariffa *6 B 1* e sulla circostanza che quest'ultima non prevede alcuna speciale riduzione per i treni completi. Tali svantaggi colpiscono anche le imprese tedesche per il rifornimento delle quali è prescritta l'applicazione della tariffa *6 B 1*. Non è perciò possibile tenerne conto ai fini dell'accertamento di un'eventuale discriminazione in base alla nazionalità. Giungo pertanto alla conclusione che le ricorrenti non hanno motivo di chiedere l'annullamento della decisione in data 12 febbraio 1958, nemmeno sotto il profilo della discriminazione in base alla nazionalità.

II — Il ricorso per carenza

A prescindere dalla censura concernente i termini per la soppressione delle tariffe stabiliti nella decisione impugnata — della quale mi occuperò alla fine della mia esposizione — rimane ancora da esaminare il *ricorso per carenza*.

Nel presente giudizio, il quale verte sull'istituzione di una tariffa generale per treni completi a favore della siderurgia oppure — in subordine — sull'istituzione di una tariffa per le ricorrenti francesi corrispondente a quelle vigenti a favore della siderurgia tedesca, ha soprattutto rilievo la critica che vien fatta della tariffa *6 B 1*.

Le ricorrenti basano la loro domanda, sotto l'aspetto formale, sull'art. 35 del Trattato il quale recita : « Qualora l'Alta Autorità, obbligata da una disposizione del presente Trattato o dai regolamenti d'attuazione ad emanare una decisione od a fare una raccomandazione, non adempia tale obbligo, spetta... alle imprese e associazioni di metterla in mora ». Occorre quindi accertare se nel Trattato sia previsto un obbligo od un potere dell'Alta Autorità — il quale ultimo è sufficiente a norma dell'art. 35, 2° comma — in forza del quale essa possa ordinare l'istituzione in uno Stato membro di una determinata tariffa. — È noto, ed è stato più volte messo

in evidenza nel presente giudizio, che in base al Trattato la formazione delle tariffe è di spettanza degli Stati membri (v. art. 70, 5° comma). È previsto il concorso dell'Alta Autorità nel caso di istituzione di tariffe speciali. Le attribuzioni di questa, tuttavia, si esauriscono in questo campo con il rifiuto della tariffa o con la concessione di un benessere sottoposto o meno ad un termine (o ad una condizione). Per il resto il Trattato prevede obblighi che *gli Stati* devono osservare nel formare le loro tariffe, il che si evince dall'art. 70, 2° comma ed anche 5° comma. La mancata osservanza di tali obblighi può dare motivo all'Alta Autorità di ricorrere alla procedura dell'art. 88, nel corso della quale essa dà atto della trasgressione e può anche indicare in qual modo vadano adempiuti gli obblighi stabiliti dal Trattato. Solo entro questi limiti ristretti l'Alta Autorità può agire nel campo della formazione delle tariffe.

1. *ISTITUZIONE, A FAVORE DELLE RICORRENTI, DI UNA TARIFFA CORRISPONDENTE ALLE TARIFFE SPECIALI TEDESCHE*

Nel caso in esame occorre non tenere conto del fatto che la domanda delle ricorrenti non è diretta a dare inizio alla procedura dell'art. 88. Essa può essere eventualmente interpretata in questo senso. Si deve quindi esaminare se l'aver mantenuto in vigore la tariffa *G B I* ed il non aver istituito la tariffa richiesta dalle ricorrenti costituisca una violazione del Trattato. Le ricorrenti si richiamano a tale proposito alla circostanza che agli stabilimenti della Lorena, in determinati periodi del passato nei quali essi si trovarono a dipendere direttamente per tutti i loro trasporti dall'amministrazione ferroviaria tedesca, furono applicate, per il trasporto del carbone e del coke dalla Ruhr, delle tariffe speciali. Esse deducono inoltre che la Bundesbahn non ha istituito tariffe di concorrenza per i trasporti verso la Lorena, nonostante si prospetti la minaccia della concorrenza della via d'acqua in conseguenza della canalizzazione della Mosella. Ambedue questi argomenti si riferiscono all'istituzione a favore delle ricorrenti di una tariffa speciale corrispondente a quelle tedesche. Su questo punto vanno fatte le seguenti osservazioni: sono del parere che gli Stati, anche nell'isti-

tuire le tariffe speciali, devono tener conto del principio dell'uguaglianza di trattamento. Qualora essi decidano di istituire delle tariffe speciali, sono tenuti a concederle in tutti i casi nei quali ricorrano gli stessi presupposti. Di tutte le tariffe speciali, in senso stretto, della Deutsche Bundesbahn, dopo l'esame da parte dell'Alta Autorità è rimasta in vigore soltanto quella a favore degli stabilimenti situati nella Baviera orientale ed anche questa con limitazioni. Non sono in grado di sapere se le ricorrenti possano dedurre e provare, per quanto concerne i loro stabilimenti, circostanze dalle quali risulti che alcuni di essi si trovano in una situazione comparabile a quella delle imprese tedesche per le quali è in vigore una tariffa speciale della Bundesbahn. Per quanto mi risulta, le ricorrenti non hanno affatto sostenuto nel presente giudizio che la loro situazione possa essere paragonata a quella degli stabilimenti situati nella Baviera orientale — la tariffa speciale applicata ai quali è stata da esse particolarmente criticata — eccezione fatta per la circostanza che esse si trovano alla stessa distanza dalla Ruhr. Stando così le cose, non è ammissibile la tesi che esse si trovano in una situazione comparabile e che la Bundesbahn sia tenuta a riservare ad esse un uguale trattamento tariffario. La temporanea istituzione in passato, da parte di imprese ferroviarie tedesche, di tariffe a favore delle ricorrenti non consente di trarre conclusioni valide a proposito dell'attuale necessaria e legittima armonizzazione delle tariffe nel mercato comune, per l'attuazione del Trattato istitutivo della Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio.

Il Trattato per la canalizzazione della Mosella, nella stipulazione del quale i contraenti si sono lasciati guidare anche da considerazioni e scopi diversi dall'apertura di una via di trasporto, fa comprendere che gli interessi e gli sforzi dell'amministrazione della Deutsche Bundesbahn non sarebbero valsi ad ostacolare la costruzione di questa prevedibilmente concorrente via di trasporto. Questo frutto dell'integrazione europea, molto importante sotto diversi aspetti, non può fornire, prima del suo completamento, alcun utile elemento di confronto. La possibilità di eseguire dei calcoli in materia di tariffe sembra attualmente da escludersi, come dimostrano le discussioni degli esperti negli ultimi anni.

Per quanto concerne le tariffe speciali, la Bundesbahn — come l'Alta Autorità ha giustamente rilevato — è pienamente libera di mettersi o no in concorrenza con la via d'acqua. Le ferrovie, tenuto conto della situazione testè prospettata, possono reputare opportuno di entrare in competizione soltanto quando la via d'acqua sarà divenuta percorribile ed effettiva la concorrenza di questa. — Se dunque non vi è motivo di ritenere sussista, a carico del Governo federale, l'obbligo di istituire a favore delle ricorrenti una tariffa corrispondente alle tariffe speciali tedesche, non si può accusare l'Alta Autorità di avere illegittimamente omesso di rivolgere a detto Governo una raccomandazione in tal senso.

2. ISTITUZIONE DI UNA TARIFFA SPECIALE PER TRENI COMPLETI

E cosa dire dell'assunto delle ricorrenti, dovere l'Alta Autorità ordinare al Governo federale l'istituzione di una tariffa generale per il carbone trasportato a treni completi? Tale pretesa si basa sulla asserita sfavorevole struttura della tariffa *G B I* (piccola incidenza della quota fissa, elevata tassa di percorso) e sulla circostanza che la *G B I* non prevede alcuna riduzione per treni completi, mentre, a sensi delle tariffe speciali dichiarate lecite dall'Alta Autorità, la Bundesbahn può esigere la formazione di treni completi.

Per quanto riguarda quest'ultima circostanza, le ricorrenti trascurano però di considerare che la giustificazione della riduzione rispetto alla tariffa generale non è costituita dalla formazione di treni completi. La Bundesbahn è invece costretta, per motivi di *concorrenza* oppure per *sostenere* una impresa, a concedere tariffe più basse in particolari casi. Per garantire in tale ipotesi l'economicità dell'esercizio essa tende ad esigere il trasporto di grandi quantità. Ciò non significa però che la situazione economica della Bundesbahn le consenta in ogni caso di praticare tariffe più basse per il trasporto di grandi quantità, rinunciando in tal modo ad una parte dei suoi introiti.

La riduzione della tariffa generale e l'introduzione in via generale di sconti per treni completi sono perciò delle misure tarif-

farie che un vettore può prendere qualora ciò gli sembri compatibile con la propria situazione economica, ma che non costituiscono un *obbligo* per lui. Ricorderò anche, a questo proposito, che le facilitazioni per treni completi non rappresentano affatto la regola negli Stati membri della Comunità. Con questo diviene però anche evidente a quale parte dell'attività della Comunità nel campo dei trasporti appartengano i provvedimenti miranti ad ottenere quanto richiesto dalle ricorrenti; essi vengono ampiamente dibattuti in relazione agli sforzi diretti all'armonizzazione delle tariffe e delle condizioni di trasporto. Ciò vale per tutte le questioni che si riferiscono al rapporto fra i noli delle singole merci (minerale-carbone; carbone-coke), all'incidenza dei costi fissi sulle tariffe di trasporto, alla degressività, alla creazione di speciali gruppi di tariffe per determinati settori economici, come ad es. la siderurgia, ecc. Tali problemi costituiscono da lungo tempo l'oggetto di difficili consultazioni, sulle quali esiste già una relazione della Commissione degli Esperti. Essi devono essere risolti d'accordo fra tutti gli Stati. Viceversa non esiste un vero obbligo degli Stati di prendere determinati provvedimenti e tanto meno il potere dell'Alta Autorità di imporre determinate norme in tali materie. Con questo vien meno il fondamento della pretesa delle ricorrenti ed il ricorso per carenza risulta pertanto infondato anche sotto questo profilo.

III — Indagine sui termini concessi per la modifica delle tariffe riprovate

Dopo quanto detto resta da esaminare un ultimo punto, cioè le critiche che le ricorrenti appuntano contro i termini concessi dall'Alta Autorità per la *soppressione delle tariffe riprovate*. Detti termini sono stati censurati sotto un duplice aspetto: in primo luogo perchè le discriminazioni in base alla nazionalità — che secondo le ricorrenti, sussisterebbero nella specie — a norma del § 10, 5° comma, dovevano essere soppresse al più tardi entro l'instaurazione del mercato comune per il carbone e per l'acciaio ed in secondo luogo per il motivo che — anche a prescindere dalla tesi della discriminazione in base alla nazionalità — i termini per la

soppressione delle tariffe speciali non potevano in alcun caso protrarsi oltre la fine del periodo transitorio (v. § 1, n° 5, della Convenzione).

Sulla prima censura non è necessario dilungarsi. L'esame della decisione impugnata ha mostrato che l'Alta Autorità ha considerato le tariffe riprovate alla luce dell'art. 70, 4° comma (tariffe speciali illecite), e non ha ordinato la loro soppressione in forza dell'art. 70, 2° comma (discriminazione in base alla nazionalità). Il § 10, 5° comma, sarebbe stato applicabile solo qualora fosse risultato che la modifica del sistema tariffario tedesco avrebbe dovuto avvenire a causa di una discriminazione del genere testè accennato.

Abbiamo visto, però, che non si poteva parlare di una discriminazione siffatta, giacchè la tariffa *6 B 1* doveva essere considerata una tariffa di applicazione generale anche prima dell'emanazione della decisione dell'Alta Autorità e la sola tariffa speciale illegittima, la *6 B 30 I*, non era stata istituita per considerazioni di nazionalità, bensì in parte come tariffa di concorrenza ed in parte come tariffa di sostegno.

Per quanto riguarda il secondo argomento, è vero che il § 1 della Convenzione, al n° 5, stabilisce: « i provvedimenti presi per la loro esecuzione » (cioè per l'esecuzione delle disposizioni della Convenzione) « cessano di aver vigore alla fine del periodo transitorio ». Poichè la concessione di termini per la modifica delle tariffe speciali incompatibili con il Trattato si fonda sul § 10, 7° comma, della Convenzione, tali termini — argomentano le ricorrenti — non possono protrarsi oltre la fine del periodo transitorio. Innanzitutto ci si deve chiedere se, in base allo spirito della disposizione, fra i provvedimenti menzionati nel § 1 non rientrino solo le prescrizioni che hanno effetto durevole — ad es. le misure di protezione durante il periodo transitorio, a sensi del § 29 della Convenzione — non già quelle che, come ad es. l'ordine di sopprimere le tariffe speciali, si esauriscono in un singolo atto. Lascio aperto il problema, dal momento che è sostenibile che la concessione di termini costituisca una approvazione temporanea delle tariffe, quindi un provvedimento con effetto durevole. — Credo che la censura non abbia consi-

stenza per un altro motivo : il § 1, n° 5 fa una riserva a proposito della perdita di efficacia delle disposizioni, salvo le eccezioni espressamente previste nella presente Convenzione. Tale riserva comprende, dato il suo significato, anche il § 10, 7° comma, e ciò in quanto il § 10, 7° comma, contiene un solo criterio per stabilire la durata dei termini : evitare perturbazioni economiche gravi. Tale clausola, per generale consenso, serve ad impedire le conseguenze di una brusca soppressione delle tariffe speciali ed ha quindi senso solo qualora non se ne limiti l'applicazione nel tempo alla durata del periodo transitorio, dato che, al momento della stipulazione del Trattato, non era dato prevedere in quale momento sarebbe terminato l'esame delle tariffe speciali. Le eccezioni espresse, a sensi del § 1, n° 5, sarebbero perciò tutte quelle che risultano necessariamente da una ragionevole interpretazione della Convenzione. Infine vorrei ripetere qui l'opinione che ho già espresso nel giudizio riguardante le tariffe speciali francesi : non soltanto la Convenzione, ma anche lo stesso Trattato — art. 2, 2° comma — permette di concedere dei termini per evitare delle perturbazioni economiche gravi. Può darsi che le condizioni poste dall'art. 2 siano più severe e che i termini che possono essere concessi in forza di esso debbano essere più brevi. Non è però necessario risolvere tale questione, posto che le ricorrenti non hanno criticato la effettiva durata dei termini, bensì contestato, sotto il profilo giuridico, essenzialmente la possibilità di concedere dei termini. In ogni caso la Corte non ha la possibilità di accertare, in occasione del presente giudizio, se i termini concessi siano nella specie adeguati a sensi dell'art. 2. Anche tale censura delle ricorrenti è pertanto infondata.

D — CONCLUSIONI FINALI

- In base a tutte queste considerazioni propongo alla Corte di :
- respingere il ricorso d'annullamento 24-58 ed il ricorso per carenza 34-58 perchè infondati
 - e porre le spese a carico delle ricorrenti.
 - Le eventuali spese causate dall'intervento devono essere sopportate dall'interveniente.