

sentite le deduzioni orali delle parti,
sentite le conclusioni dell'avvocato generale,
visti gli articoli 2 — 5; 15, 1° comma; 33; 67 e 70, 4° comma,
del trattato istitutivo della Comunità europea del carbone e
dell'acciaio;
visto il protocollo sullo statuto della Corte di giustizia della
Comunità europea del carbone e dell'acciaio,
visto il regolamento di procedura della Corte di giustizia
delle Comunità europee,

LA CORTE,

respinta ogni altra conclusione più ampia o contraria, dichiara
e statuisce :

1° La decisione 14-66 dell'Alta Autorità è annullata e
la pratica è rinviata alla Commissione.

2° Le spese del giudizio sono poste a carico della convenuta.

Così deciso a Lussemburgo, l'8 febbraio 1968.

Lecourt	Donner	Strauß	
Trabucchi	Monaco	Mertens de Wilmars	Pescatore

Letto in pubblica udienza a Lussemburgo, l'8 febbraio 1968.

Il cancelliere
A. Van Houtte

Il presidente
R. Lecourt

Conclusioni dell'avvocato generale Joseph Gand del 12 dicembre 1967¹

Signor Presidente, signori Giudici,

Il ricorso del governo del Regno dei Paesi Bassi sul quale
dovete pronunziarvi è diretto contro la decisione 14-66, del
20 luglio 1966, con cui l'Alta Autorità ha autorizzato, a deter-
minate condizioni, la Deutsche Bundesbahn ad applicare tariffe
speciali a taluni trasporti di carbone e di acciaio da e per deter-
minate località della Saar. Esso vi darà occasione di precisare il
modo in cui intendete interpretare l'articolo 70, 4° comma, del

1 — Traduzione dal francese.

trattato di Parigi, relativo alle « misure tariffarie interne speciali », questione sulla quale avete già dovuto pronunziarvi nel 1960, a proposito di decisioni adottate dall'Alta Autorità a norma del paragrafo 10 della convenzione sulle disposizioni transitorie.

Ricordo i termini e il contenuto della decisione impugnata.

Le tariffe di cui trattasi, dichiara anzitutto la motivazione della decisione, sono state istituite dalla Deutsche Bundesbahn in date che vanno dal 1° giugno 1964 al 15 luglio 1966, senza esser state previamente sottoposte all'approvazione dell'Alta Autorità e senza che questa si sia pronunziata sulla loro aderenza al trattato; questa circostanza tuttavia non attenua affatto l'obbligo che le incombe di accertare, anche a posteriori, se tale aderenza sussista. L'origine di questa situazione è nota: secondo il governo della Repubblica federale, le tariffe erano giustificate dalla concorrenza potenziale di un canale Saar-Palatinato il cui scavo, com'è detto in una lettera del ministro federale dell'economia in data 30 maggio 1964, « era in progetto »; l'Alta Autorità non ha però mai ammesso questo punto di vista ed ha sempre voluto restare nell'ambito dell'articolo 70, 4° comma, del trattato. Essa ritiene che dette tariffe siano conformi ai principi del trattato, in ispecie all'articolo 2, 2° comma, il quale impone alla Comunità il compito di far salva la continuità dell'occupazione e di evitare che nell'economia degli Stati membri si producano perturbazioni fondamentali e persistenti. A questo proposito, il mutamento intervenuto nella situazione concorrenziale a danno delle imprese sarresi, per quanto riguarda sia lo smercio sia l'approvvigionamento, è dovuto alle misure adottate dalle pubbliche autorità sul piano dell'infrastruttura dei trasporti, cioè alla canalizzazione del Meno, del Neckar e della Mosella. Il fenomeno è tanto più grave in quanto, data la particolare struttura industriale della Saar, la produzione carbosiderurgica vi ha un ruolo preminente. Questi motivi, infine, mentre dimostrano l'aderenza delle tariffe speciali della Bundesbahn ai principi del trattato, valgono per il complesso delle imprese carbosiderurgiche ubicate nella Saar, il che rende superfluo l'esame della situazione produttiva di ciascuna di dette imprese individualmente considerata.

Talune di queste tariffe speciali, però — ed è questo l'altro aspetto della questione — possono influire, dato il loro campo d'applicazione limitato, sul funzionamento del mercato comune, a danno di determinate imprese non sarresi che si trovano in una situazione analoga. Esse possono quindi essere autorizzate solo a condizione che le si estenda a dette imprese.

Con detta motivazione, all'articolo 1 la decisione impugnata autorizza, per quanto riguarda i prodotti C.E.C.A., undici tariffe speciali. L'articolo 2 impone l'estensione, entro un determinato termine, di talune di queste tariffe a determinati trasporti da

e per la Lorena, il Granducato, il Belgio e i Paesi Bassi. Infine, mentre la durata delle autorizzazioni non è precisata, l'articolo 4 dichiara che esse saranno modificate o revocate qualora le circostanze di fatto che ne hanno motivato la concessione mutino o vengano meno.

Questa è la decisione che il governo dei Paesi Bassi impugna in toto, denunciando i vizi di violazione del trattato, violazione di forme essenziali e sviamento di potere. Di fatto, come vedremo, i tre mezzi coincidono in larga misura e riguardano tutti l'interpretazione e l'applicazione dell'articolo 70 del trattato, e più precisamente del suo 4° comma, in relazione agli articoli da 2 a 5.

I

1. Si deve quindi ricollocare anzitutto detta disposizione nel sistema del trattato.

L'articolo 4 stabilisce che :

« Sono riconosciuti incompatibili col mercato comune del carbone e dell'acciaio e, di conseguenza, sono aboliti e vietati, alle condizioni previste dal presente trattato, all'interno della Comunità :

.....

b) i provvedimenti o le pratiche che stabiliscano una *discriminazione* tra produttori, tra acquirenti o tra consumatori, specialmente per quanto riguarda le condizioni di prezzo o di consegna e le *tariffe di trasporto*...;

c) *le sovvenzioni o gli aiuti* concessi dagli Stati e gli oneri speciali da essi imposti, sotto qualunque forma... »

Queste disposizioni, secondo la vostra giurisprudenza (7 e 9-54, Raccolta II-1956, pag. 88), sono di per sé complete e immediatamente applicabili qualora il trattato non contenga norme integrative; per contro, se le disposizioni dell'articolo 4 sono riprese, richiamate o precisate in altre parti del trattato, i testi che si riferiscono alla stessa disposizione vanno considerati nel loro complesso e simultaneamente applicati.

È questo il caso delle tariffe di trasporto le quali, a parte il paragrafo 10 della convenzione relativa alle disposizioni transitorie, sono disciplinate dall'articolo 70 nel modo seguente :

« Si riconosce — dice il 1° comma — che l'instaurazione del mercato comune rende necessaria l'applicazione di tariffe di trasporto, per il carbone e per l'acciaio, tali da offrire condizioni di prezzo equiparabili ai consumatori posti in condizioni equiparabili ». Divieto quindi di discriminazione, la cui definizione è basata sul criterio dell'equiparabilità e la cui estensione è precisata nel 2° comma; si tratta evidentemente, come avete affermato nella sentenza 3-58 (Raccolta VI-1960, pag. 391), non già di un semplice programma, ma di una norma concreta e vincolante di per sé.

Questo divieto generale di discriminazione trova un'appli-

cazione particolare nel 4° comma dello stesso articolo, il quale sottopone all'autorizzazione preventiva dell'Alta Autorità l'applicazione di provvedimenti tariffari interni e speciali, nell'interesse di una o più imprese produttrici di carbone o di acciaio. Viene precisato che l'Alta Autorità accerta la loro aderenza ai principi del trattato e che essa può concedere un'autorizzazione temporanea o condizionata.

Infine, salvi restando l'articolo 70 e le altre disposizioni del trattato, la politica commerciale dei trasporti resta di competenza degli Stati membri. È questa la conseguenza del carattere parziale dell'integrazione effettuata dalla C.E.C.A. e del fatto che l'industria dei trasporti è indipendente da quella carbo-siderurgica. A differenza di quanto stabilisce l'articolo 74 del trattato C.E.E., nell'ambito della C.E.C.A. non vi è una politica comune dei trasporti; gli autori del trattato di Parigi si sono semplicemente proposti d'impedire le distorsioni che avrebbero potuto essere provocate, nel mercato comune del carbone e dell'acciaio, da manipolazioni tariffarie.

2. Il governo ricorrente fa carico alla decisione impugnata di violare l'articolo 70, 4° comma, del trattato ed i suoi argomenti sono quasi tutti basati sulla vostra giurisprudenza del 1960, e più precisamente su una delle sentenze da voi pronunziate in detto anno. Nella sentenza 3 — 18-58, 25-58 e 26-58 (Barbara Erzbau e altri, 10 maggio 1960, Raccolta VI-1960, pag. 357) voi avete riconosciuto la legittimità dell'autorizzazione concessa ad una tariffa speciale, a favore di determinate imprese tedesche ubicate in prossimità della frontiera orientale, in considerazione degli svantaggi creati da fattori di natura non economica « vale a dire da avvenimenti politici i quali hanno separato dette imprese dai loro sbocchi naturali, cosicché esse hanno bisogno di aiuto, sia per potersi adattare alla nuova situazione, sia per sopravvivere a tale svantaggio occasionale ». Con sentenza dello stesso giorno (27 — 29-58, Compagnie des Hauts Fourneaux de Givors e altri, Raccolta VI-1960, pag. 485), avete viceversa respinto la pretesa, accampata da talune imprese del Mezzogiorno della Francia, che fossero mantenute le tariffe di sostegno di cui esse fruivano prima dell'entrata in vigore del trattato; voi avete affermato che l'autorizzazione di cui all'articolo 70, 4° comma, può essere concessa solo « nei limiti in cui le tariffe di sostegno autorizzate permettono alle imprese che ne fruiscono di superare eccezionali e temporanee difficoltà dovute a circostanze imprevedibili ed atte a compromettere la modulazione dei prezzi della produzione derivante dalle loro naturali condizioni ».

Contrariamente a quanto sembra sostenere il governo olandese, non credo sia il caso di basarsi unicamente su quest'ultima sentenza, trascurando la prima: esse riguardano situazioni differenti e rispecchiano i differenti argomenti allora

dedotti. Solo dal complesso delle vostre sentenze, relative a circostanze di fatto piuttosto diverse, si può desumere l'interpretazione della disposizione di cui trattasi alla quale si deve raffrontare la decisione impugnata. Detto questo, esaminerò anzitutto se, contrariamente a quanto sostiene il ricorrente, siano nella fattispecie soddisfatte le tre condizioni enunziate nella sentenza 27 — 29-58, che ho citato.

— In primo luogo, il mutamento intervenuto nella situazione concorrenziale a danno delle imprese sarresi, in seguito alla canalizzazione del Meno, del Neckar e della Mosella — dice il ricorrente — non può essere temporaneo, ma è necessariamente permanente. Al che si può ribattere che questo argomento confonde il fatto stesso della canalizzazione e le difficoltà che ne derivano per le imprese sarresi, difficoltà che possono essere temporanee. Gli svantaggi attuali possono venir meno, sia che venga effettivamente costruito il canale Saar-Palatinato, sia che le imprese riescano ad adattarsi o a trovare altri sbocchi. Oltre a ciò, interpretare in modo troppo rigido l'espressione che avete usato nel 1960 significherebbe senza dubbio alterarne il significato. Senza insistere su questo punto rileverò che, per le autorizzazioni concesse a favore delle imprese ubicate in prossimità della frontiera orientale, voi avete tenuto conto di una situazione che, nel momento in cui vi siete pronunciati, durava da 15 anni e da allora non è mutata.

— La stessa obiezione vale per il secondo punto dell'argomentazione del ricorrente. Non è sufficiente affermare che il miglioramento dell'infrastruttura dei trasporti mediante lavori pubblici costituisce una delle cure costanti delle pubbliche autorità di tutti gli Stati membri (forse il governo dei Paesi Bassi sopravvaluta gli altri Stati, attribuendo loro questa cura ad un grado uguale al suo); questa formula è troppo generica e mette sullo stesso piano i lavori di sviluppo normale di cui le imprese devono effettivamente tener conto e gli altri, più costosi e più rilevanti, i quali, fino a quando non siano stati definitivamente decisi, possono essere considerati come imprevedibili. La canalizzazione della Mosella, ad esempio, ha potuto apparire per lungo tempo antieconomica dal punto di vista puramente commerciale ed è stata necessaria per realizzarla una convenzione fra tre Stati membri, conclusa per motivi non puramente economici.

— Infine, le canalizzazioni non hanno modificato la struttura dei costi di produzione delle imprese sarresi, ma solo diminuito questi costi per le imprese concorrenti che ne hanno tratto direttamente vantaggio. Qui, non è necessario un grande sforzo per ammettere, con l'Alta Autorità, che quel che conta è il peggioramento della situazione concorrenziale di determinate imprese, rispetto a quella di altre imprese, in conseguenza dei provvedi-

menti adottati dalle autorità : che tali provvedimenti abbiano l'effetto di aumentare i costi di produzione di un gruppo di imprese concorrenti o di ridurre quelli di un altro gruppo, è in definitiva perfettamente indifferente.

Vi è un punto molto più complicato. La struttura dei costi di produzione di cui parla la sentenza Givors è quella che deriva dalle *condizioni naturali* delle imprese. Secondo il ricorrente, che in proposito ricorda la sentenza 7-54 (*Groupement des industries sidérurgiques luxembourgeoises*, Raccolta II-1956, pag. 89), si devono con ciò intendere le condizioni fisiche e tecniche in cui si trovano i vari produttori, e la situazione esistente nel campo dei trasporti dev'essere compresa fra dette condizioni. Le iniziative dei pubblici poteri in materia d'infrastruttura dei trasporti, in particolare la canalizzazione della Mosella, sarebbero un dato di fatto che, non solo non modificherebbe « la situazione produttiva naturale e non alterata », ma farebbe parte integrante di detta situazione. Precisando questo punto nella discussione orale, il suo avvocato ha dichiarato che, secondo l'Alta Autorità al contrario, qualsiasi miglioramento delle comunicazioni stradali o per via d'acqua — anche se si tratta della galleria del Monte Bianco — dovrebbe dar luogo a riduzioni tariffarie dei mezzi di trasporto pubblici esistenti e, poco a poco, determinare per la produzione carbossiderurgica una situazione che non sarebbe più conforme all'articolo 2, 2° comma, del trattato.

Che la situazione dei trasporti sia un « dato » facente parte delle condizioni naturali, fisiche, della produzione, passi. Quando però lo Stato esegue cospicui lavori di canalizzazione, ciò non significa forse modificare dall'esterno e in modo artificiale tali condizioni naturali? E non si deve forse ritenere che, in tal caso e almeno entro certi limiti, l'Alta Autorità può autorizzare delle tariffe speciali senza porsi in contraddizione coi principi del trattato? Dal canto mio, sono pronto ad ammetterlo.

3. Passiamo ora ad un'altra categoria di critiche che riguardano direttamente la motivazione della decisione (che secondo il ricorrente sarebbe inadeguata) come pure determinati aspetti della decisione stessa.

a) In primo luogo, l'Alta Autorità ha sempre affermato — ciò risulta dalla motivazione — che uno dei principali moventi della decisione è costituito dal problema sociale che si dovrebbe risolvere qualora la produzione dell'industria carbossiderurgica sarrese dovesse diminuire bruscamente; essa rileva che tra gli scopi di cui all'articolo 2, 2° comma, del trattato vi sono degli obiettivi sociali che vanno tenuti oggi in particolare considerazione, a causa delle difficoltà cui si trova di fronte l'industria carbossiderurgica nell'intera Comunità.

Il governo ricorrente ricorda in proposito il tenore dell'articolo 2, 2° comma, del trattato, il quale recita :

« La Comunità deve attuare la realizzazione progressiva di condizioni che assicurino di per se stesse la distribuzione più razionale della produzione al più alto livello di produttività, pur salvaguardando la continuità dell'occupazione ed evitando di provocare, nell'economia degli Stati membri, perturbazioni fondamentali e persistenti ».

Invocando le vostre sentenze del 1960, esso ha recisamente sostenuto all'udienza che, posto che l'obiettivo più importante è la più razionale ripartizione della produzione attraverso il libero gioco delle forze economiche, le conseguenze sfavorevoli che ne derivano, quali le perturbazioni della continuità dell'occupazione, hanno, secondo la vostra giurisprudenza, importanza solo secondaria dal punto di vista comunitario. Dal che deriva evidentemente ch'esse non possono in alcun caso giustificare una tariffa speciale.

A meno che abbia letto male, questo aggettivo « secondario » non si trova nelle vostre sentenze. È vero invece — e ciò risulta dallo stesso articolo che ho citato — che l'obiettivo *essenziale* del mercato comune è senza dubbio detta ripartizione razionale della produzione; com'è detto nelle sentenze Barbara Erzbergbau e Givors, gli autori del trattato hanno previsto che questa politica può implicare per determinate imprese la necessità di porre fine alla loro attività, il che si desume del resto dalla convenzione relativa alle disposizioni transitorie; forse, avete aggiunto, la chiusura di taluni stabilimenti è persino necessaria, se si vuole che il mercato comune raggiunga il suo scopo, giacché essa rinforza la resistenza alle crisi, eliminando le imprese che potrebbero sopravvivere solo mercè sovvenzioni perpetue e rilevanti.

Queste affermazioni vanno ricollocate nell'ambito delle controversie allora pendenti dinanzi a voi e degli argomenti svolti dalle parti. Di cosa si trattava? D'imprese che, prima dell'instaurazione del mercato comune, vivevano solo grazie alle tariffe di sostegno e pretendevano perpetuare questa situazione nonostante il trattato. Una siffatta pretesa era evidentemente fuori luogo, e la convenzione sulle disposizioni transitorie, richiamata nelle vostre sentenze, aveva appunto lo scopo di consentire, senza urti troppo gravi, il risanamento delle situazioni disperate.

Ciò non significa però affatto che gli obiettivi sociali di cui all'articolo 2 siano sempre e in ogni caso secondari e non possano mai avere peso determinante quando si tratta di adottare una decisione. Anche qui si deve applicare il principio classico, ricordato nelle stesse sentenze, secondo il quale, posto che gli obiettivi di cui agli articoli 2 e 3 non possano essere tutti raggiunti contemporaneamente e in pieno, « per legittimare una decisione dell'Alta Autorità in questo campo, è sufficiente che di tali obiettivi si sia ragionevolmente tenuto conto secondo le particolarità e le possibilità del caso di cui trattasi e che essi siano stati perseguiti nell'interesse comune di cui fa parola il comma 1° dell'articolo 3 ». In determinate situazioni, l'eventualità di un'estesa disoccupa-

zione mi sembra quindi un motivo atto a giustificare l'autorizzazione di una tariffa speciale, quanto meno ove siano soddisfatte le restanti condizioni cui è subordinata la legittimità della tariffa stessa. Essa tuttavia non può essere invocata per mantenere indefinitamente in vita delle imprese che non sono più vitali.

b) Un'altra critica è stata mossa all'Alta Autorità a proposito di un punto della motivazione. In esso si ricordano in particolare la struttura industriale della Saar, in cui la produzione carbosiderurgica ha importanza economica predominante; la scarsa elasticità della manodopera regionale; ed altre circostanze che, a causa del loro carattere strutturale e quindi permanente, potrebbero forse giustificare determinati aiuti in altri campi, ma non l'istituzione di tariffe speciali.

Queste circostanze di fatto costituiscono senza dubbio l'ambiente nel quale l'Alta Autorità ha dovuto esercitare la propria attività; è tuttavia sufficiente rileggere la motivazione per rendersi conto che esse non rappresentano il motivo determinante della sua decisione e che questa non pretende eliminare lo svantaggio ch'esse possono costituire per le imprese sarresi. Il mutamento della situazione concorrenziale provocato dalla canalizzazione della Mosella ha aggravato una situazione già preoccupante: tuttavia, con la decisione impugnata, l'Alta Autorità intende porre rimedio unicamente a detto aggravamento, nei limiti in cui lo si può considerare come non definitivo.

È vero che il ricorrente rifiuta di ravvisare nella canalizzazione dei fiumi la causa determinante, o anche solo un aspetto rilevante, delle difficoltà della Saar. A sostegno della propria tesi, esso ha ampiamente citato all'udienza un'opera recente del prof. Heinz Müller intitolata « Probleme des Wirtschaftsstruktur des Saarlandes », traendone dei dati sulla situazione sfavorevole dell'industria carbosiderurgica di questo Land. Per quanto riguarda i trasporti, esso ne ha tratto soprattutto la notizia che le tariffe ferroviarie attuali, sia per il carbone sia per l'acciaio, favoriscono la Saar rispetto alla Ruhr per quanto riguarda il mercato della Germania meridionale. Ho letto anch'io questo studio molto documentato il quale, benché faccia parte di una collezione pubblicata sotto gli auspici dell'Alta Autorità, è opera di un esperto indipendente e il cui contenuto rispecchia unicamente le opinioni del suo autore; non ne ho però tratto le stesse conseguenze del ricorrente. Questo documento infatti, pur rilevando il vantaggio attribuito alla Saar dalle tariffe ferroviarie per le consegne nella Germania meridionale, menziona d'altro canto il vantaggio della Ruhr nei trasporti per via d'acqua.

c) Sempre secondo il ricorrente, il carattere strutturale delle circostanze che hanno indotto l'Alta Autorità a concedere l'autorizzazione sarebbe dimostrato dal fatto che l'articolo 4, n. 2, della decisione impugnata non precisa la durata dei prov-

vedimenti di sostegno; esso al massimo contiene la riserva di modificarli o revocarli nel caso che le circostanze mutino. L'Alta Autorità si è quindi impegnata a tempo indeterminato, il che sarebbe in contrasto col principio, enunciato dalla Corte, secondo il quale le difficoltà straordinarie che possono giustificare l'applicazione dell'articolo 70, 4° comma, devono avere carattere temporaneo.

Il fatto che la decisione non menzioni alcun termine non consente però di trarre le conseguenze che il ricorrente vorrebbe. Le clausole di questo genere sono state adottate per suggerimento del Parlamento europeo; esse ricordano che la decisione ha il proprio fondamento in un complesso di circostanze di fatto determinate, precisate nella motivazione, e che essa sarà rimessa in discussione, sia d'ufficio, sia a richiesta di chi può avervi interesse, qualora dette circostanze vengano meno; il che le attribuisce carattere temporaneo. Aggiungerò poi che la decisione del 1958 (relativa alla tariffa di sostegno a favore della Maximilianshütte) che voi avete dichiarato legittima nella sentenza 3 — 18-58, aveva all'incirca lo stesso tenore.

d) Secondo l'ultima censura, infine, l'autorizzazione sarebbe stata concessa senza un previo esame della situazione produttiva di ciascuna delle imprese sarresi che ne traggono vantaggio, esame che sarebbe prescritto sia dall'articolo 70, 4° comma, sia dall'interpretazione che ne avete dato. Questa censura non costituisce tuttavia che un aspetto particolare del problema, più generale, della validità della decisione. Nella motivazione, l'Alta Autorità ha spiegato il proprio atteggiamento col fatto che i motivi che giustificavano le tariffe speciali riguardavano il complesso delle imprese sarresi soggette al trattato: posto che il vantaggio derivante ai concorrenti delle imprese sarresi dal miglioramento dell'infrastruttura ha carattere globale e non riguarda la situazione concorrenziale delle singole imprese interessate, il vantaggio procurato alle imprese della Saar deve avere lo stesso carattere.

Siamo certo molto lontani qui dalle fattispecie sulle quali avete dovuto pronunziarvi e cui il ricorrente si richiama; tuttavia se, come vi ho proposto, si ammette il punto di partenza, cioè la modifica della situazione concorrenziale in seguito alla modifica artificiale dell'infrastruttura, il resto non è che una conseguenza logica, e non si può più dare che una valutazione globale dei vantaggi e degli svantaggi. Se condividete il mio punto di vista, respingerete quindi questa censura.

II

Sulla violazione di forme essenziali, denunciata in secondo luogo, mi soffermerò un solo istante, giacché il governo olandese

si limita in sostanza a svolgere qui in forma diversa, come esso stesso ammette, le censure già elevate a proposito del mezzo di violazione del trattato. Se si riconosce, come ho fatto io, la legittimità sostanziale della decisione impugnata, si è logicamente indotti a disattendere al tempo stesso la violazione di forme sostanziali.

III

Resta infine lo sviamento di potere, di cui viene fatto carico all'Alta Autorità in considerazione di atteggiamenti descritti in modo abbastanza vago: essa si sarebbe « occupata » delle esigenze della politica regionale di uno Stato membro; avrebbe avuto tendenza a « seguire una politica regionale » a favore di tutte le imprese carbo-siderurgiche sarresi e ciò si desumerebbe dal carattere generale della concessa autorizzazione.

Questa censura è interamente basata sulla sentenza Givors. Le ricorrenti avevano allora sostenuto che l'autorizzazione di cui all'articolo 70, 4° comma, poteva essere concessa in vista delle esigenze di una politica regionale, ed avevano invocato i principi enunciati dall'articolo 80, n. 2, del trattato C.E.E., a norma del quale l'esame dei prezzi e delle condizioni di trasporto dev'essere condotto dalla Commissione tenendo conto, fra l'altro, delle « esigenze di una politica economica regionale adeguata ». Voi avete deciso che, essendo l'integrazione voluta dal trattato C.E.C.A. solo parziale, l'Alta Autorità non è in grado di valutare tutte le circostanze di fatto di cui deve tener conto una politica regionale e che essa non è autorizzata ad informare la propria azione alle esigenze di una politica del genere.

Come intendere quest'ultima massima, piuttosto ambigua? Si deve comprendere semplicemente che l'Alta Autorità non può seguire una propria politica regionale? Ciò è evidente. Oppure essa non deve far propria la politica di uno Stato membro, prestandosi a darle esecuzione? Ciò è del pari logico, dato che ciascuno dei due poteri deve agire nella propria sfera e in armonia con le proprie responsabilità. Ciò significa però che l'Alta Autorità è competente a valutare ed autorizzare, se del caso, le tariffe di cui all'articolo 70, 4° comma, a condizione che essa si attenga nel suo esame ai principi del trattato, e che le tariffe siano effettivamente conformi a tali principi, quand'anche lo Stato membro agisca in questo campo per ragioni di politica regionale. Essa deve semplicemente prescindere dalle ragioni addotte a sostegno e dalla loro qualifica nell'ambito nazionale. Orbene, né dalla decisione né dalla motivazione mi sembra emergere che l'Alta Autorità abbia cercato di giustificare la propria decisione con le esigenze di una politica regionale, ed ancor meno che essa abbia

preso l'iniziativa di una politica del genere o l'abbia effettivamente seguita. La censura mi sembra quindi vada disattesa.

Per finire, dirò in due parole che mi sembra errata la tesi del ricorrente secondo la quale il carattere dell'articolo 70, 4° comma, vieta all'Alta Autorità di applicarlo qualora il trattato le offra altri mezzi d'azione. Detto articolo è proprio quello che dev'essere applicato in materia di trasporti. Nel proporvi di respingere il ricorso del governo olandese, non credo quindi di mettermi in contrasto col trattato né con le vostre sentenze del 1960. Queste vanno poste in relazione con le circostanze loro proprie: allora voi avete dovuto pronunziarvi su tariffe anteriori al trattato, incompatibili col mercato comune; si doveva risanare una situazione onde consentire l'instaurazione di questo. Oggi, vi trovate di fronte ad imprese che hanno funzionato normalmente sotto il regime del trattato, fino a quando non sono sopravvenute delle difficoltà di cui si può sperare che non siano insormontabili. Qualcuno troverà forse che nel mio esame vi è un certo cambiamento di prospettiva, ma i trattati sono cose vive e la loro applicazione non può prescindere completamente dal tempo che passa né dal divenire dei fenomeni economici. In un campo affine, la vostra sentenza Uffici di vendita per il carbone della Ruhr non ha forse mostrato, rispetto a sentenze precedenti, un certo affievolimento della nozione di concorrenza? È forse inconcepibile che la situazione sia la stessa in fatto di trasporti? Proprio perché non lo credo concludo

- che il ricorso del governo olandese sia respinto
- e che le spese siano poste a carico del ricorrente.