

STEELMASTER 2003



LA TARIFFA FERROVIARIA CECA

di

Oronzo Cosola e Elia Scomparin

Indice

Introduzione	.....	3
Cenni storici sulle tariffe ferroviarie	.....	6
La tariffa ferroviaria CECA	.....	10
L'accordo politico	.....	10
La costruzione della tariffa	.....	13
La logica generale di costruzione del prezzo di trasporto ferroviario	.....	13
La logica di costruzione del prezzo di trasporto CECA	.....	16
La successiva evoluzione degli accordi internazionali	.....	21
Conclusioni	.....	25
Bibliografia	.....	27
Allegato I – Accordo relativo all'istituzione di tariffe ferroviarie dirette internazionali	.....	28
Allegato II – Raccomandazione CECA N. 1-61 del 1° marzo 1961	.....	33
Allegato III – Autorizzazione CECA del 9 luglio 1971	.....	36

INTRODUZIONE

L'avventura dell'integrazione economica europea ha radici lontane e complesse e tuttavia è oggi ampiamente condiviso considerare il Trattato CECA firmato il 18 aprile 1951 a Parigi come il primo atto formale che ha portato alla nascita dell'Unione Europea. Destò scalpore ed entusiasmo l'iniziativa del ministro degli esteri francese Robert Schuman del 9 maggio 1950, data in cui la Francia propose la costituzione di un pool fra le risorse carbo-siderurgiche francesi e tedesche e di altri paesi europei occidentali sotto la direzione di una Alta autorità, segnando il superamento di rivalità secolari e gettando le premesse di una nuova era di pace. La scelta del carbone e dell'acciaio era all'epoca altamente simbolica. All'inizio degli anni '50, infatti, l'industria carboniera e la siderurgia rappresentavano ancora le industrie su cui si fondava la potenza di un paese. Oltre all'evidente interesse economico, la messa in comune di risorse complementari tra la Francia e la Germania doveva segnare la fine dell'antagonismo fra questi due paesi.

“L'Europa non potrà farsi in una sola volta, né sarà costruita tutta insieme. Essa sorgerà da realizzazioni concrete, che creino anzitutto una solidarietà di fatto”. questa affermazione di Schuman non fu un'illusione, il suo piano infatti segnò l'inizio della intera costruzione comunitaria europea. Per la prima volta un gruppo di stati, Francia, Repubblica Federale Tedesca, Lussemburgo, Belgio, Olanda ed Italia, accettano di impegnarsi sulla via dell'integrazione. Il trattato ha permesso di gettare le basi dell'architettura comunitaria creando un'"Alta Autorità", un'Assemblea parlamentare, un Consiglio dei ministri, una Corte di giustizia e un Comitato consultivo. Il Trattato CECA è seguito da quello istitutivo della Comunità economica europea (CEE) e della Comunità europea dell'energia atomica (CEEa o Euratom), o trattati di Roma, firmati il 25 marzo 1957 ed entrati in vigore il 1 gennaio 1958. Se il trattato CECA è stato concluso per 50 anni (art. 97), i trattati di Roma sono stati stipulati "per una durata illimitata" (art. 240 CEE e 208 CEEa), il che ha loro conferito un carattere quasi costituzionale.

La tariffa ferroviaria CECA

La creazione della CECA costituiva nelle intenzioni dichiarate dei suoi promotori solo una prima tappa sulla via che avrebbe condotto alla "federazione europea". Il mercato comune del carbone e dell'acciaio doveva consentire di sperimentare una formula suscettibile di essere progressivamente estesa ad altri settori economici, per sfociare successivamente in un'Europa politica; il trattato di Parigi assicurava essenzialmente:

- la libertà di circolazione dei prodotti e il libero accesso alle fonti di produzione;
- la sorveglianza permanente del mercato per evitare disfunzioni che potessero rendere necessaria l'introduzione di contingenti produttivi;
- il rispetto delle regole di concorrenza e di trasparenza dei prezzi;
- il sostegno all'ammodernamento del settore ed alla riconversione.

La Comunità economica europea aveva per obiettivo l'instaurazione di un mercato comune fondato sulle quattro libertà della circolazione dei beni, delle persone, dei capitali e dei servizi nonché sul progressivo ravvicinamento delle politiche economiche. Il trattato CEE prevedeva tra l'altro:

- l'abolizione dei dazi doganali fra gli Stati membri;
- l'introduzione di una tariffa doganale comune verso l'esterno;
- l'instaurazione di una politica comune nei settori dell'agricoltura e dei trasporti;
- la creazione di un Fondo sociale europeo;
- l'istituzione di una Banca europea per gli investimenti;
- lo sviluppo di più strette relazioni tra gli Stati membri.

Per realizzare questi obiettivi il trattato CEE sancisce alcuni principi direttivi e delimita l'ambito dell'azione legislativa delle istituzioni comunitarie. Si tratta delle politiche comuni: politica agricola comune (artt. 38-43), politica dei trasporti (artt. 74-75), politica commerciale comune (artt. 110-113).

La tariffa ferroviaria CECA

Il mercato comune avrebbe dovuto permettere la libera circolazione delle merci e la mobilità dei fattori di produzione (libera circolazione dei lavoratori e delle imprese, libera prestazione dei servizi, liberalizzazione dei movimenti di capitale).

L'obiettivo dell'Euratom era di coordinare i programmi di ricerca già lanciati o in procinto di essere lanciati dagli Stati nella prospettiva dell'uso pacifico dell'energia nucleare.

I preamboli dei tre trattati rivelano l'unità di ispirazione da cui discende la creazione delle Comunità, vale a dire la percezione della necessità di impegnare gli Stati europei nella creazione di un destino comune, l'unico che li avrebbe messi in grado di gestire l'avvenire. Sul piano istituzionale tale obiettivo fu immediatamente perseguito: dopo la firma dei trattati di Roma venne deciso che l'Assemblea parlamentare e la Corte di giustizia fossero organi comuni delle 3 realtà citate. Sarà la Convenzione del 9 aprile 1965 a completare l'unificazione delle istituzioni con la fusione degli "Esecutivi". A partire da questo momento si evidenzierà la preminenza della CEE sulle Comunità settoriali CECA e CEEA. E' la vittoria della generalità del regime della CEE sulla coesistenza di due organizzazioni a competenza settoriale e la vittoria delle sue istituzioni.

E' obiettivo del presente lavoro aprire un breve focus su come il disposto legislativo previsto nei trattati CECA e CEE comportò in ambito ferroviario internazionale l'adozione di un apposito strumento tariffario, su come esso venne concepito e articolato tecnicamente, su quali fossero gli elementi di coerenza rispetto agli intenti ispiratori, sull'evoluzione dello stesso nel corso della sua esistenza, sulle procedure da seguire in deroga al suo disposto.

CENNI STORICI SULLE TARIFFE FERROVIARIE

La presentazione della tariffa ferroviaria CECA va necessariamente preceduta da un sintetico excursus sull'evoluzione storica delle tariffe merci ferroviarie necessaria per inquadrare il contesto normativo di riferimento (con particolare attenzione all'ambito internazionale) e per poter apprezzare il carattere innovativo dello strumento tariffario stesso.

Le tariffe ferroviarie in vigore in Italia nel secolo scorso, quando ancora la rete ferroviaria italiana apparteneva a 3 diverse società private, erano espresse attraverso delle Tariffe Generali pubblicate, costituite da pochi prezzi fondamentali a base costante. Non era previsto alcun elemento di differenzialità, né in base al tipo di merce (e quindi al suo valore), né in base alla distanza del trasporto o al peso della merce stessa: ne risultava una tariffa generale di scarsissima applicazione, sostituita quasi sempre da una moltitudine di prezzi speciali, locali ed eccezionali che attraverso numerose aggiunte successive aveva raggiunto la considerevole quantità di 770 tariffe applicabili. L'unificazione della rete ferroviaria nazionale avvenuta nel 1905 pose la necessità di procedere ad uno snellimento di quel complicato ordinamento, soprattutto attraverso la fusione dei prezzi più vicini ed un restringimento del ventaglio tariffario che pur mantenendo un sufficiente distanziamento dei valori di base, risultasse più coerente con le esigenze dei traffici. La semplificazione del sistema tariffario richiese diverse anni e poté essere varata solamente nel 1922: introduceva una nuova tariffa sensibilmente ridotta nella serie di prezzi applicabili e tecnicamente differenziale rispetto ai principali parametri di riferimento (peso, distanza e natura della merce – elementi ripresi anche nell'articolazione della tariffa CECA e analizzati in dettaglio più avanti). La struttura tariffaria rimase pressoché inalterata fino al 1940 (furono praticati successivi aumenti percentuali dettati dalla necessità di adeguare i prezzi all'evolversi della situazione finanziaria e comunque sempre in modo da evitare ripercussioni negative sull'economia del paese), anno in cui fu introdotto un ulteriore raggruppamento dei prezzi applicabili.

La tariffa ferroviaria CECA

Anche in ambito internazionale la situazione si rivela complessa. Lo sviluppo dei traffici sopranazionali porta allo sviluppo di una serie di accordi e convenzioni, anche contingenti, tra stati e/o amministrazioni ferroviarie senza però un quadro normativo unico che assicuri un contesto comune di riferimento per la disciplina dei trasporti stessi, per la definizione del quadro delle responsabilità vettoriali, per la facilitazione dell'esecuzione del trasporto (contratto unico, fatturazione, ecc.). Il tema della garanzia e del mantenimento della libertà delle comunicazioni e del transito internazionale era centrale nel dibattito politico sui trasporti dopo la prima guerra mondiale: gli stessi trattati di pace indicano espressamente la necessità di convenzioni internazionali per il regime delle comunicazioni, così come l'art. 379 del trattato di Versailles prevede specificatamente l'elaborazione di una convenzione sulla collaborazione internazionale tra strade ferrate. Lo sviluppo della cooperazione internazionale nell'organizzazione e nell'esecuzione dei trasporti per ferrovia trovò un'importante sintesi il 9 dicembre 1923 quando si concluse a Ginevra la Conferenza Generale delle Comunicazioni e del Transito: gli stati partecipanti (europei e non) decisero l'adozione dello Statuto sul regime internazionale delle strade ferrate. I paesi aderenti si impegnavano a favorire il collegamento delle linee internazionali, ad attuare la continuità del servizio su quelle esistenti e a costruirne di nuove quando richiesto dal mercato. Si adoperavano inoltre a favorire presso le proprie amministrazioni ferroviarie accordi internazionali per l'uso e lo scambio di materiale da carico secondo criteri di economicità ed efficienza. A beneficio degli utilizzatori si auspicava l'introduzione e la messa a punto di un quadro normativo di facilitazione: l'adozione di regole condivise che permettessero la stipula di un unico contratto di trasporto con responsabilità cumulativa delle ferrovie partecipanti, la predeterminazione dei prezzi (tariffe pubblicate e ad applicazione non discrezionale), i pagamenti, l'individuazione delle merci trasportabili, le garanzie del trasporto, le formalità doganali, ecc. Passeranno diversi anni prima che tale Statuto venga effettivamente recepito. Ciò avvenne nel 1933 con l'istituzione della CIM (Convenzione sul trasporto internazionale di merce per ferrovia).

La tariffa ferroviaria CECA

Per venire agli anni più vicini all'istituzione della tariffa CECA una nuova riforma tariffaria fu effettuata in Italia nel 1952 dopo un decennio caratterizzato esclusivamente da aumenti di prezzo allo scopo di seguire l'evoluzione dei noli camionistici: il contesto di mercato stava cambiando, con lo sviluppo del trasporto stradale infatti la ferrovia stava progressivamente perdendo la posizione di quasi monopolio di cui aveva goduto per tanto tempo. Ancora una volta fu attuata una sensibile riduzione del numero dei prezzi e una semplificazione della classificazione delle merci (progressiva riduzione del principio di tariffazione ad valorem); fu inoltre praticato un modesto aumento (5%) e deciso che simili provvedimenti non dovessero più avvenire per legge ma per DPR su proposta del ministro dei Trasporti. Non è un passaggio di poco conto dati i "tempi di legge" in Italia e comunque, per tale modifica del meccanismo di approvazione, non viene meno il controllo sul sistema dei prezzi ferroviari sempre esercitato dallo Stato in modo ferreo sin dai tempi precedenti l'unificazione della rete nazionale: non solo viene gestito a livello governativo il livello generale dei prezzi, ma vengono attuati veri e propri interventi di natura politico-economica attraverso la modulazione sui prezzi stessi consentita dall'istituzione di tariffe speciali ed eccezionali. Questi ultimi sono strumenti tariffari che variano i livelli di prezzo previsti dalle Tabelle Generali applicandoli di volta in volta a determinati tipi di merce (es. i prodotti agricoli), o su determinate relazioni di traffico (es. agrumi dal sud Italia), o rendendoli validi per determinate aree (es. i porti). Le tariffe eccezionali accentuavano in modo molto marcato tali variazioni e per questo avevano generalmente una scadenza ravvicinata in modo da poterli considerare strumenti di vera e propria emergenza. In campo internazionale esistevano le tariffe d'esportazione, fissate per il solo percorso nazionale via terra o via mare, il cui scopo era ovviamente quello di facilitare la collocazione dei prodotti italiani all'estero, nonché qualche tariffa d'importazione, sempre con prezzi riguardanti esclusivamente la tratta italiana, stabilita direttamente con i paesi interessati utile a favorire l'afflusso di determinate materie prime (esistevano altresì delle tariffe per le merci in transito attraverso l'Italia). In questa situazione, dal punto di vista

La tariffa ferroviaria CECA

tecnico-commerciale, la tariffa complessiva di un trasporto internazionale è concepita come somma dei prezzi relativi alle prestazioni di ciascuna ferrovia interessata al trasporto con possibilità di predeterminare la sua entità globale quando esistevano accordi specifici tra amministrazioni ferroviarie, oppure senza tale vantaggio quando non c'era alcun accordo commerciale di scambio dei prezzi: nel primo caso si aveva un vero e proprio trasporto internazionale, nel secondo la merce veniva appoggiata ad una stazione di confine e consegnata per la sua prosecuzione alla ferrovia a contatto che eseguiva il trasporto chiedendo in un momento successivo il proprio corrispettivo (tariffa cosiddetta da fèr a fèr con rispedizione al transito).

In tale contesto nasce la tariffa ferroviaria internazionale merci CECA

LA TARIFFA FERROVIARIA CECA

A) L'ACCORDO POLITICO

L'accordo relativo all'istituzione di tariffe dirette internazionali per il trasporto ferroviario dei prodotti CECA (All. 1) venne raggiunto a Luxembourg il 21 marzo 1955 dal Consiglio Speciale dei Ministri della Comunità Europea del Carbone e Acciaio in ottemperanza a quanto previsto dall'articolo 70 del trattato istitutivo la comunità stessa e dal paragrafo 10 della relativa Convenzione sulle Disposizioni Transitorie (istituzione di tariffe dirette internazionali).

L'obiettivo primario assunto dalla Comunità CECA in tema di trasporto era che l'instaurazione di un mercato comune per le merci carbo-siderurgiche rendeva indispensabile l'applicazione di tariffe tali da offrire le medesime condizioni di prezzo a tutti i consumatori posti in condizioni equiparabili. Per il traffico tra gli stati membri viene vietata ogni forma di discriminazione nei prezzi e nelle condizioni di trasporto, fondate sul paese d'origine o di destinazione dei prodotti. Diventa obbligatorio applicare a tali trasporti i listini, i prezzi e ogni disposizione specifica valevole per i trasporti interni della medesima merce, quando questa segue lo stesso percorso. I listini, i prezzi e ciascuna disposizione specifica applicati ai trasporti di carbone e d'acciaio sia all'interno di ciascuno Stato membro che tra gli Stati membri sono pubblicati o comunicati alla Commissione (Alta Autorità CECA). Non sono ammessi provvedimenti tariffali interni speciali, nell'interesse d'una o più imprese produttrici di carbone o di acciaio, se non previa autorizzazione preventiva della Commissione che si assicura della loro conformità ai principi del trattato CECA. Viene designata un'apposita commissione di periti che ha il compito di studiare dei provvedimenti per:

1. l'abolizione delle discriminazioni fondate sul paese d'origine o di destinazione dei prodotti;

2. la determinazione, per i trasporti nell'interno della Comunità, di tariffe dirette internazionali che tengano conto della distanza totale e abbiano carattere di degressività, senza pregiudicare la ripartizione delle entrate tra le imprese di trasporti interessate (anche verso paesi terzi);
3. l'esame, per i differenti vettori, dei prezzi e delle condizioni di trasporto di qualunque natura applicati al carbone e all'acciaio, allo scopo di armonizzarli nel sistema della Comunità e nella misura necessaria per il buon funzionamento del mercato comune, tenendo conto, tra gli altri elementi, dei costi dei trasporti stessi.

I trasporti rappresentano un fattore chiave di competizione: la Comunità CECA si preoccupa di garantire condizioni di trasparenza e regole certe di concorrenza al fine di limitare il più possibile fenomeni di potenziale distorsione del libero accesso alle fonti di produzione e della libera circolazione dei prodotti. In nessun modo viene ridotta l'autonomia della politica commerciale dei trasporti adottata da ciascun singolo paese membro: la determinazione e la modificazione dei prezzi e delle condizioni di trasporto restano soggette alle disposizioni delle leggi e dei regolamenti di ciascuno stato, né potrebbe essere stato diversamente, laddove si pensi che essi avrebbero potuto concorrere ad assicurare l'equilibrio finanziario delle imprese interessate. Tuttavia è importante sottolineare, quale elemento di forte differenziazione rispetto al passato, che la costruzione dei prezzi e le condizioni di trasporto delle merci CECA veniva ricondotta a principi comuni, ispirati dall'accordo del 21 marzo 1955, tanto per le tariffe nazionali che per i corrispettivi da applicare ai trasporti internazionali. La stessa autonomia era lasciata per i provvedimenti di coordinamento o di concorrenza tra i diversi modi di trasporto o tra le diverse vie d'istadamento. E' tuttavia un settore di intervento molto delicato e difficile: il livello di risposta degli stati membri verso la Commissione è inizialmente basso e tale da indurre la stessa ad emanare nel 1961 una specifica Raccomandazione (All.2): *“I governi degli Stati membri sono tenuti ad adottare tutti i provvedimenti generali o particolari affinché i listini, i prezzi e le disposizioni tariffarie di qualsiasi natura applicati ai trasporti del carbone e*

La tariffa ferroviaria CECA

dell'acciaio all'interno di ciascuno Stato membro e fra gli Stati membri siano pubblicati o portati a conoscenza dell'Alta Autorità (.....)'' – così recitava l'art. 1 per ribadire l'esigenza di rendere note le condizioni di trasporto delle merci CECA; si chiedeva altresì l'adozione di misure di controllo per il rispetto delle disposizioni stabilite. Tali adempimenti erano da assolvere entro il 31 dicembre 1961.

L'accordo del 1955 ratificò di fatto una nuova modalità di approccio per i trasporti ferroviari delle merci CECA che portò all'adozione di nuovi strumenti tariffari sia interni che internazionali; in particolare per quest'ultimo ambito venne creata una nuova tariffa internazionale in due passi successivi:

- tariffa per i minerali metalliferi e i combustibili minerali (1 maggio 1955)
- tariffa per i rottami e i prodotti siderurgici (1 maggio 1956)

Partecipavano inizialmente all'accordo i paesi contraenti del trattato CECA, cui si sono poi aggiunte Svizzera (28 luglio 1956) e Austria (26 luglio 1957) per il transito delle merci sul loro territorio.

Tali tariffe merci si applicavano a tutti i trasporti di carbone e acciaio effettuati all'interno della Comunità ad eccezione di alcuni casi per i quali venne previsto una regolamentazione particolare accennata più avanti.

Le merci rientranti nell'accordo erano dettagliate tra combustibili e prodotti da siderurgia in modo puntuale ma comunque adattabile secondo le necessità di trasporto; la tabella di seguito riportata riprende quanto previsto in materia nell'allegato I del trattato CECA, ripreso poi dalla nomenclatura delle merci nella tariffa ferroviaria:

Tabella I – Nomenclatura merci CECA

Numero del codice dell'OECE per riferimento	INDICAZIONE DEI PRODOTTI
3 000	COMBUSTIBILI
3 100	Carbon fossile
3 200	Agglomerati di carbone

La tariffa ferroviaria CECA

3 300	Coke, eccetto coke per elettrodi e coke di petrolio
	Coke, eccetto coke per elettrodi e coke di petrolio - Semi-coke di carbone
3 400	Mattonelle di lignite
3 500	Lignite
	Lignite - Semi-coke di lignite
4 000 SIDERURGIA	
4 100	Materie prime per la produzione della ghisa e dell'acciaio
	Minerale di ferro (escluse le piriti)
	Ferro e acciaio spugnoso (spugna)
	Rottame
	Minerale di manganese
4 200	Ghisa e ferroleghie
	Ghisa per la produzione dell'acciaio
	Ghisa per fonderia e altre ghise grezze
	Ghisa manganesifera e ferro-manganese carburato
4 300	Prodotti grezzi e prodotti semilavorati di ferro, d'acciaio comune o d'acciaio speciale, compresi i prodotti di reimpiego o di rilaminazione
	Acciaio liquido colato o no in lingotti, compresi i lingotti destinati alla fucinatura
	Prodotti semilavorati, blumi, billette e bramme, bidoni, coils larghi laminati a caldo (esclusi i coils considerati come prodotti finiti)
4 400	Prodotti finiti a caldo di ferro, d'acciaio comune o d'acciaio speciale
	Rotaie, traverse, piastre e stecche, travi, profilati pesanti e barre da 80 mm e più, palandole
	Barre e profilati inferiori a 80 mm e piatti inferiori a 150 mm
	Vergella
	Tondi e quadri per tubi
	Nastri e bande laminate a caldo (comprese le bande per tubi)
	Lamiere laminate a caldo inferiori a 3 mm (non rivestite e rivestite)
	Piastre e lamiere di spessore di 3 mm e più, larghi piatti di 150 mm e più
	Prodotti terminali di ferro, acciaio comune o acciaio speciale
	Latta, lamiere piombate, banda nera, lamiere zincate, altre lamiere rivestite
4 500	Lamiere laminate a freddo inferiori a 3 mm
	Lamiere magnetiche
	Nastro destinato alla produzione di banda stagnata
	Lamiere laminate a freddo, in rotoli e in fogli, di spessore uguale o superiore a 3 mm

B) LA COSTRUZIONE DELLA TARIFFA CECA

Per comprendere appieno la tecnica di costruzione della tariffa CECA occorre presentare una sintetica premessa sulla logica di determinazione dei prezzi di trasporto delle merci su ferrovia.

B₁ – La logica generale di costruzione del prezzo di trasporto ferroviario

In generale il prezzo di trasporto ferroviario è stato ed è tuttora funzione della distanza, del peso e della natura della merce del trasporto stesso:

Differenzialità rispetto alla distanza

E' evidente l'influenza della distanza sul costo del trasporto in relazione alla durata d'impiego dei vari fattori che concorrono all'effettuazione delle diverse prestazioni necessarie per il trasporto (energia motrice, personale di condotta, uso impianti, ecc), nonché dal maggior logorio che subiscono sia il materiale rotabile che la linea ferroviaria. Stabilito che l'unità di traffico nel trasporto merci è la TKM – tonnellata-chilometro (prodotto delle tonnellate trasportate per la distanza in km), il prezzo di trasporto di un'unità di traffico cresce in misura inversamente proporzionale all'aumentare della distanza poiché il costo della TKM stessa decresce al crescere della percorrenza, data l'incidenza dei costi fissi esistenti. Per i propri prezzi di trasporto merci, le Ferrovie dello Stato hanno adottato la tariffa differenziale detta di tipo "belga". Essa si basa su una serie di prezzi per TKM stabiliti in modo decrescente per varie zone di percorrenza, all'interno delle quali il valore della TKM rimane costante: data la distanza, il prezzo complessivo di trasporto per tonnellata si ottiene dalla sommatoria dei prodotti del prezzo della TKM di ciascuna zona impegnata per la distanza, totale o parziale, della zona di percorrenza stessa.

Differenzialità rispetto al peso della merce

Scopo di tale differenziazione è quello di ottenere il migliore rendimento possibile del trasporto, attraverso un'incentivazione dei carichi più elevati che favorisca la massimizzazione del rapporto portata/carico del carro. Esso viene perseguito conferendo alla tariffa un carattere di degressività rispetto al peso, considerato anche che il costo del trasporto aumenta in maniera meno che proporzionale all'aumentare del carico data l'elevata incidenza di costi fissi.

Differenzialità rispetto alla natura della merce

Il principio in base al quale la tariffa può essere differenziata secondo il tipo di merce trova la sua giustificazione in regime prettamente monopolistico, il solo che può garantire che il mercato (sarebbe meglio dire utenza) richiederà anche quei

La tariffa ferroviaria CECA

servizi per i quali vengono richiesti i prezzi più elevati, con l'unica condizione che questi non superino la capacità contributiva massima della domanda. Proprio sulla diversa "capacità contributiva" della merce si fonda la tariffa ferroviaria cosiddetta "ad valorem", capacità stabilita in funzione della diversa utilità della prestazione resa dalla ferrovia e dell'apprezzamento che ne fa il mercato in relazione al diverso valore della merce oggetto del trasporto, valore la cui determinazione risulta peraltro assai problematica. E' ovvio che in una situazione di libera concorrenza tale principio perde ogni validità data l'accesa competizione tra i vettori per assicurarsi la maggior quota di traffico possibile. Da tempo le ferrovie si sono indirizzate verso un progressivo temperamento della tariffazione ad valorem, anche in coerenza alla struttura dei costi per niente sensibili al tipo di merce a parità di peso e di distanza.

Ovviamente anche altri elementi possono influire sui prezzi di trasporto ferroviari, quali l'elasticità della domanda rispetto al prezzo o l'attuazione di politiche di integrazione tra zone geografiche perseguite a livello politico (es. date le sue caratteristiche geografiche ed economiche in Italia si è sempre cercato di avvicinare le regioni del sud a quelle più industrializzate del nord).

Un ulteriore elemento da considerare ai fini della costruzione del prezzo di trasporto ferroviario sono le cosiddette "operazioni terminali": fornitura e manovra al carico/scarico del vagone, controllo del carico, formalità amministrative, ecc. Tanto più breve è la distanza da coprire e modesto il peso della merce caricata tanto maggiore è l'incidenza del costo "terminale" su quello complessivo del trasporto; per tenere conto di tale fenomeno le ferrovie hanno introdotto una sorta di diritto fisso (per carro o per tonnellata) che assume, in ambito tariffa CECA, la denominazione di tassa terminale (il corrispettivo ferroviario era definito tassa poiché le ferrovie erogavano un servizio di stato).

La costruzione del prezzo di trasporto era allora così rappresentabile:

$$P_i = (S_1K_1 + S_2K_2 + \dots + S_mK_m)n + TF \quad (i = 1, 2, \dots, m)$$

in cui:

P_i = prezzo di trasporto per un carico in un carro di n tonnellate

La tariffa ferroviaria CECA

S_i = corrispettivo per TKM della i -esima zona di percorrenza

K_i = distanza in km della i -esima zona di percorrenza

n = tonnellate di carico del carro

TF = tassa terminale

B₂ – La logica di costruzione del prezzo di trasporto CECA

Passando a descrivere specificatamente la tariffa CECA, tecnicamente i prezzi di trasporto dei prodotti carbo-siderurgici dovevano essere espressi per ciascun paese partecipante all'accordo dalla somma di una tassa terminale (*taxe terminale - T*) e una tassa di percorso (*taxe de parcours - p*), componenti di prezzo corrispondenti alla logica generale di tariffazione delle ferrovie precedentemente descritta. Ogni paese membro era tenuto ad elaborare per le merci CECA dei listini congegnati sulla base di questi elementi da rendere pubblici; ancora oggi una classe di prezzi applicata da Trenitalia (Tariffa Ordinaria – Classe 754) conserva tale struttura. Tuttavia non ci si limitò solo ad ispirare criteri comuni di “ingegneria tariffaria”, perché per il servizio ferroviario internazionale, contrariamente alle modalità normalmente in uso in base alle quali il prezzo di trasporto complessivo era dato dalla semplice somma delle tasse di ciascuna impresa partecipante, la costruzione dei prezzi di trasporto dei prodotti carbo-siderurgici all'interno della comunità venne prevista in modo da eliminare la “rottura di tariffa” alle frontiere, facendo in modo cioè di poter lavorare, sia pur embrionalmente, con una tariffa “globale” con prezzi costruiti secondo la logica dell'unicità di relazione da origine a destino. Per raggiungere tale obiettivo fu disposto che:

- i paesi di origine e di destinazione dei trasporti dovevano rinunciare ad una frazione della loro tassa terminale;

La tariffa ferroviaria CECA

- doveva essere introdotta una formula di degressività dei prezzi in funzione della distanza complessiva del trasporto in luogo di quella applicabile all'interno di ciascun paese interessato.

Più in particolare:

1) Taxe terminale (T) – espressa in corrispettivo/tonn.

Entro il primo anno di validità della tariffa, le tasse terminali di ciascun paese aderente dovevano essere ridotte per tutte le merci:

- di 1/3 per i paesi di partenza o di destinazione
- di 2/3 per i paesi di transito

Entro l'anno successivo era prevista l'ulteriore riduzione di 1/6 per i paesi di partenza e di destinazione, che quindi dimezzano la loro tassa terminale, e la completa eliminazione per i paesi di transito. In questo modo la tassa terminale gravava sul trasporto una sola volta in modo perfettamente coerente con la sua natura; essa veniva inoltre correttamente ripartita tra le amministrazioni ferroviarie cui competeva (di origine e di destinazione);

2) Taxe de parcours (p) – espressa in corrispettivo/tonn.

La tassa di percorso complessiva del trasporto internazionale era data dalla somma delle singole tasse di percorso dei paesi interessati dalla relazione di traffico. Queste ultime si ottenevano dal prodotto della tassa di percorso di base, fissata dalle varie amministrazioni ferroviarie per ciascuna merce (corrispettivo/TKM), per la distanza della relazione impegnata nelle proprie linee, il tutto moltiplicato per un coefficiente detto di degressività descritto al successivo punto 3) e costruito sulla distanza complessiva.

Si riporta a titolo di esempio la tabella dei prezzi valevole per l'Italia nel 1981, a circa metà vita della tariffa CECA:

La tariffa ferroviaria CECA

Tabella II – Prezzi FS prodotti CECA valevoli dal 1/1/1981

Tabella dei prezzi	401	402	411	421	451	452	461	481
Merchi	Fossile	Lignite	Coke	Minerali	Rottame	Acciaio grezzo	Semiprodot ti	Prodotti finiti
Tassa terminale (Lit/tonn)	1.375	1.375	1.375	1.375	1.375	1.375	1.375	1.375
Tassa di percorso di base (Lit/TKM)	22,37650	18,40920	24,67010	19,32970	25,90360	28,55880	28,55880	28,55880

3) Coefficiente di degressività - F(d)

Il coefficiente di degressività serviva a introdurre una modulazione del prezzo di trasporto sulla base della lunghezza della relazione secondo il principio già descritto per la formazione generale dei prezzi ferroviari.

Con riferimento alla distanza totale della relazione interessata, esso si calcolava a partire da 101 Km (fino a 100 era uguale a 1) con la seguente funzione:

$$F(d) = \sqrt{1 - (1 - a^2) (1 - 100/d)^2}$$

dove

d = distanza totale della relazione in km

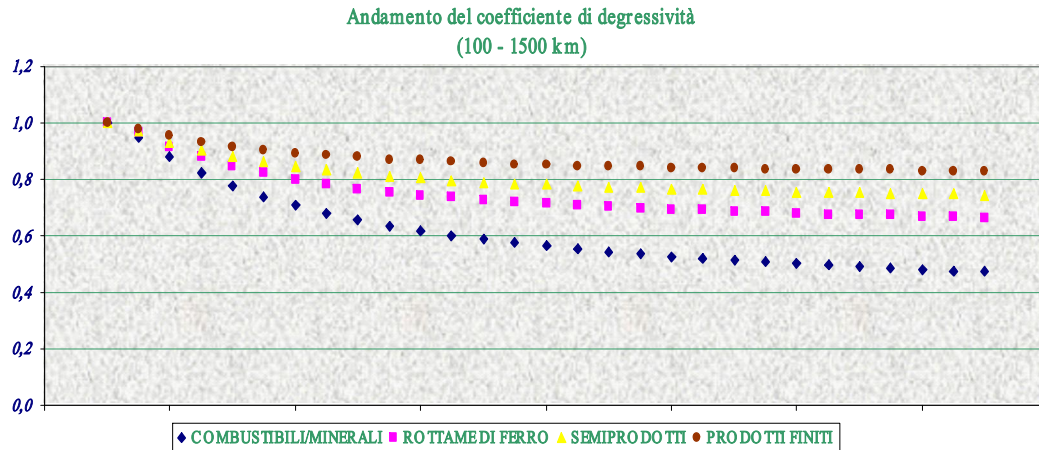
a = parametro variabile in funzione della natura della merce

Tabella III – Parametri a

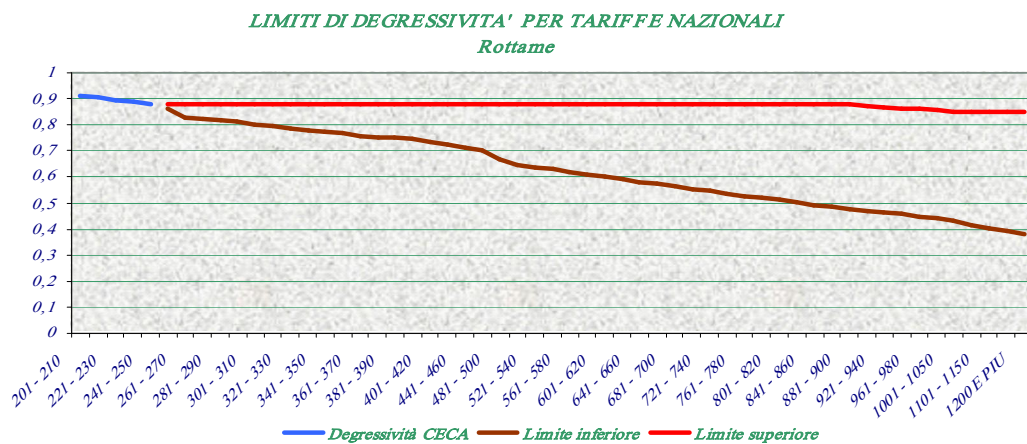
TIPO DI MERCE	a
Combustibili minerali solidi e minerali	0,33
Rottame di ferro	0,60
Acciaio grezzo	0,60
Semiprodot ti	0,70
Prodotti finiti	0,80

I valori unitari della tassa di percorso base e i valori assegnati ad “a” in funzione del tipo di merce rendono evidente come la tariffa consentisse prezzi più favorevoli alle materie prime rispetto al prodotto finito: è il principio della tariffazione ad valorem, costruito però su una relazione internazionale origine/destino, ben visibile anche nella rappresentazione grafica della variazione del coefficiente di degressività in funzione della distanza e per tipo di merce sotto riportato.

La tariffa ferroviaria CECA



L'applicazione uniforme di tali coefficienti di degressività, tuttavia, venne resa obbligatoria fino a una ad una distanza di 200 km per i combustibili, i minerali ed il rottame e di 250 km per gli altri prodotti; per i percorsi di percorrenza maggiore era lasciata facoltà agli stati membri di usare i coefficienti di degressività propri delle tariffe generali interne da prevedere in modo che essi fossero comunque tali da non eccedere dei limiti, inferiore e superiore, fissati dallo stesso accordo sull'istituzione della tariffa CECA e ivi ricompresi nell'Allegato II (§ 2, tavole da V a XIII). Il grafico di seguito riportato mostra a titolo di esempio i limiti di oscillazione previsti per il coefficiente del rottame:



La tariffa ferroviaria CECA

Al di sopra di tali distanze la formazione delle tasse di percorso della tariffa CECA era effettuata servendosi, per ogni tassa parziale di percorso, dei coefficienti nazionali di degressività corrispondenti alla distanza totale (con qualche ulteriore particolarità qui tralasciata per ragioni di semplicità la cui funzione era comunque quella di fare in modo che la tassa di percorso parziale da applicare ad un trasporto internazionale di un singolo paese non potesse mai eccedere la tassa di percorso interna di quel paese prevista sulla stessa distanza).

E' evidente la volontà di introdurre forme di differenzialità dei prezzi rispetto alla distanza sulle brevi percorrenze globali che, viceversa, non potrebbero beneficiare di tale vantaggio se risultassero dalla semplice somma di due o più tratte nazionali, sicuramente brevi, e proprio per questo scarsamente o per niente differenziate sulla base della percorrenza. E' chiara anche l'intenzione di lasciare a ciascun stato membro una relativa discrezionalità nell'impostazione delle proprie tasse di percorso in ragione della propria specificità sia di ordine economico che più strettamente commerciale ferroviario; discrezionalità relativa perché "condizionata" dalla serie di limiti descritti, uguali per tutti i paesi membri. Tale scelta era anche legata al fatto che l'adozione della tariffa diretta CECA comportava una diminuzione di introiti per le amministrazioni ferroviarie dovuta al dimezzamento della tassa terminale e all'applicazione del coefficiente di degressività sulla distanza complessiva.

La formazione del prezzo in tariffa CECA era allora così congegnato:

$$P_t = (T_m/2 + p_m D_m F_m + \dots + p_t D_t F_t + \dots + T_d/2 + p_d D_d F_d)$$

in cui:

P_t = prezzo di trasporto per tonnellata

T_m = tassa terminale della ferrovia del paese mittente

p_m = tassa di percorso della ferrovia del paese mittente

D_m = distanza parziale del paese mittente

F_m = coefficiente di degressività calcolato sulla distanza globale (uniforme o nazionale)

P_t = tasso di percorso della ferrovia del paese di transito

D_t = distanza parziale del paese di transito

F_t = coefficiente di degressività calcolato sulla distanza globale (uniforme o nazionale)

T_t = tasso terminale della ferrovia del paese destinatario

P_d = tasso di percorso della ferrovia del paese destinatario

D_d = distanza parziale del paese destinatario

F_d = coefficiente di degressività calcolato sulla distanza globale (uniforme o nazionale)

C) LA SUCCESSIVA EVOLUZIONE DEGLI ACCORDI INTERNAZIONALI

Innestandosi su situazioni preesistenti e sovrapponendosi a queste con norme nuove era del tutto naturale attendersi che l'accordo del 21 marzo 1955 avrebbe dovuto subire adeguamenti utili a tenere conto sia pur temporaneamente dello status quo delle cose o utili a fare in modo che gli obiettivi assunti fossero meglio realizzati. Già all'atto della sua costituzione per esempio, l'accordo prevedeva (All. I), in deroga a quanto in esso stabilito, una serie di prezzi specifici per i trasporti interni olandesi di prodotti siderurgici per distanze superiori a 150 km e lo stesso per i trasporti di coke dalla Francia all'Italia e viceversa e per i trasporti di combustibili e prodotti siderurgici dal Belgio e dai Paesi Bassi al nord della Germania. Seguono una serie di accordi complementari per i quali si riepilogano i contenuti più importanti:

1° Accordo Complementare – 1 maggio 1956

Esso stabiliva la regolamentazione dei trasporti di prodotti carbo-siderurgici in partenza da paesi terzi e destinati a un paese membro e viceversa, oppure in partenza e destinazione di paesi terzi con transito su uno o più paesi membri, trasporti per i quali fu prevista da subito l'applicazione di quanto disposto nell'accordo del 1955 per le tratte dei paesi aderenti. E' significativo come una delle prime preoccupazioni fosse quella di intervenire sugli scambi con i paesi terzi (la decisione assunta fu considerata parte integrante dell'accordo del 21

La tariffa ferroviaria CECA

marzo 1955 assumendo la dignità di suo allegato, il terzo) . La comunità CECA non era infatti geograficamente contigua, i collegamenti tra l'Italia e la Germania o il Benelux, per esempio, dovevano necessariamente attraversare paesi come la Svizzera o l'Austria: applicare la tariffa di trasporto con un paese terzo dove questo non era soggetto alle regole di formazione dei prezzi proprie della tariffa internazionale significava svilire la portata della tariffa stessa. Ecco perché furono importanti i già citati accordi di trasporto raggiunti con la Svizzera e l'Austria: in essi era pattuito che il prezzo di trasporto delle tariffe dirette internazionali, costituito dalla somma delle quote delle ferrovie degli stati membri e della quota delle ferrovie federali austriache o delle ferrovie federali svizzere, dovesse tener conto della distanza totale del trasporto, ivi compreso il percorso austriaco o svizzero, con soggezione alle stesse regole (in particolare quelle di degressività) applicate dagli Stati membri. Gli accordi con Svizzera ed Austria stabilivano altresì l'obbligatorietà di concordare reciprocamente con la comunità i livelli dei prezzi delle merci CECA ed eventuali loro modifiche.

2° Accordo Complementare – 1 maggio 1959

Stabilisce l'adozione di accorgimenti tecnici di tariffa utili a facilitare i trasporti di coke tra l'Italia e gli altri paesi membri.

3° Accordo Complementare – 1 marzo 1974

A seguito di nuove adesioni CEE, l'accordo conteneva facilitazioni tariffarie per i trasporti in partenza/destinazione del territorio danese o in transito attraverso la Danimarca (la tassa terminale poteva essere percepita nella misura di 2/3).

4° Accordo Complementare – 1 febbraio 1980

Regolamentava le norme da applicare ai trasporti che interessavano la Gran Bretagna e con essa tutta la problematica relativa ai trasporti con tratte marittime. La particolarità e l'importanza del tema trattato hanno fatto sì che le disposizioni contenute diventassero parte integrante dell'accordo del 1955 come IV allegato.

V° Accordo Complementare – 10 luglio 1986

Vengono aggiornati i limiti di oscillazione del coefficiente di degressività adottato dai paesi membri per le proprie tariffe interne e per le tasse di percorso da applicare in tariffa diretta internazionale.

Alcuni dei provvedimenti descritti venivano a costituire dei veri e propri regimi di prezzo speciali, sia pur magari limitati nel tempo: è interessante sottolineare in questa sede come decisioni di questo tipo fossero soggette all'approvazione di tutti gli stati membri i quali potevano anche condizionarle nella misura in cui avessero riscontrato elementi oggettivi di perturbazione del mercato. Quando il governo di uno stato membro si trovava nella necessità, per esempio, di apportare delle modifiche ai coefficienti di degressività, doveva informarne preventivamente l'Alta Autorità; questa in genere partecipava la richiesta ai governi degli altri stati membri in modo da metterli in condizione di prendere eventualmente una posizione in merito e se venivano formulate osservazioni, il governo interessato doveva adoperarsi per prenderle in considerazione nella più ampia misura possibile.

Allo stesso modo l'adozione di tariffe speciali ridotte, la cui applicazione poteva favorire talune imprese produttrici di carbone e acciaio, doveva essere sottoposta alla preventiva autorizzazione della Commissione che doveva verificare la conformità ai principi del trattato. Richieste di questo tipo potevano essere giustificate come esigenza specifica del mercato dei trasporti e nell'interesse del vettore ferroviario al mantenimento di un traffico per sé redditizio altrimenti destinato ad esaurirsi, oppure potevano sussistere ed essere avanzate ragioni d'ordine sociale quali il mantenimento dei livelli occupazionali per una determinata regione. La verifica di conformità consisteva soprattutto nell'impedire che tali provvedimenti speciali ponessero in condizioni di vantaggio competitivo le imprese che ne beneficiavano. Si riporta, a titolo di esempio, un'autorizzazione della Commissione del 9 luglio 1971 riguardante un trasporto francese (All. 3).

La tariffa ferroviaria CECA

Sul piano più strettamente ferroviario, i vari accordi descritti si traducevano in variazioni ed aggiornamenti della tariffa merci CECA: veniva aggiornato l'elenco delle ferrovie partecipanti, veniva variato il livello dei prezzi, i coefficienti di degressività, gli itinerari internazionali da seguire, la nomenclatura delle merci, il quadro distanze stabilito a livello internazionale, gli scali interessati, ecc. E' importante evidenziare, da questo punto di vista, un provvedimento, valevole dal 1 aprile 1962, relativo ad alcune misure intese a semplificare lo sdoganamento dei prodotti CECA trasportati per ferrovia, interessante ai fini della facilitazione della libera circolazione delle merci all'interno dei territori della comunità. Esso era riservato ai trasporti effettuati a treno completo o a gruppi di carri e consisteva nella presentazione alle autorità doganali di un'apposita dichiarazione dopo la quale le ferrovie potevano procedere al normale smistamento dei trasporti per le loro destinazioni; gli accertamenti diretti della dogana andavano fatti in linea senza la necessità di dover accantonare i carri merci in punti dedicati. Oltre ad accelerare la resa dei trasporti internazionali, tale provvedimento consentiva una diminuzione del costo di esercizio delle reti ferroviarie grazie alla riduzione delle manovre e delle soste dei carri nelle stazioni di frontiera.

Prima della sua abolizione partecipavano alla tariffa le seguenti ferrovie:

1. SNCB – (Società Nazionale des Chemins de fer Belges)
2. DSB – (Danske Statsbaner)
3. DB – (Deutsche Bahn)
4. RENFE – (Red Nacional de los Ferocariles espanoles)
5. SNCF – (Società Nazionale des Chemins de fer Francais)
6. CH – (Chemins de fer helleniques)
7. FS – (Ferrovie Italiane dello Stato)
8. CFL – (Società Nazionale des Chemins de fer Luxembourgeois)
9. NS – (N.V. Nederlandse Spoorwegen)
10. Railfreight Distribution Limited – EWS
11. CP – (Caminhos de ferro portugeses)

12. OBB – (Osterreichische Bundesbahnen)
13. CFF – (Chemins de fer fédéraux suisses)
14. BLS – (Chemin de fer des Alpes bernoises Berne – Lotschberg – Simplon)

La tariffa ferroviaria internazionale CECA ha cessato la sua validità il 26 aprile 2002, quarantasette anni dopo la sua istituzione.

CONCLUSIONI

L'accordo sulla creazione di strumenti tariffari internazionali comuni e le stesse tariffe che ne conseguirono furono provvedimenti di indubbia portata innovativa sia sul piano dei rapporti commerciali tra paesi che su quello più specifico dei rapporti tra singole imprese di trasporto su rotaia: se oggi logiche di questo tipo nella cooperazione ferroviaria internazionale sono piuttosto frequenti (tariffe globali a barème comune), va sottolineato come queste stesse trovano la loro prima concretizzazione nella tariffa CECA, creata con l'obiettivo di annullare i confini politici e di considerare un continuum i territori della comunità. Il controllo statale delle ferrovie ha favorito e reso possibile l'applicazione di tale accordo: solamente in tale ambito infatti era possibile rendere concrete disposizioni che il mondo dell'imprenditoria privata avrebbe difficilmente accettato, disposizioni non "semplici" neanche per le ferrovie poiché esse, accanto ad alcuni vantaggi di ordine produttivo, tra l'altro comportavano una diminuzione degli introiti a parità di condizioni di trasporto. Il progressivo affrancamento dal controllo statale, la graduale assunzione della logica di mercato come base vera per le proprie scelte e l'apertura del mercato ferroviario alla concorrenza hanno consentito alle imprese ferroviarie, in tempi più recenti, un'autonomia commerciale che ha permesso e sta permettendo loro di essere attori veri del proprio scenario di riferimento. Sul piano operativo le tariffe di trasporto pubblicate sono diventate sempre più strumento di riferimento per il prezzo: la costruzione del prezzo di trasporto ferroviario, soprattutto per il mondo della

La tariffa ferroviaria CECA

siderurgia dove prevalgono traffici concentrati e di entità rilevante, è oggi funzione di vari elementi (volume e tipo del trasporto, concorrenza, ecc.) che vengono adattati sulla situazione specifica del trasporto stesso ed essa, in ragione di ciò, mal si concilierebbe con l'applicazione tout court di una tariffa dedicata in quanto la sua rigidità impedirebbe quell'adattamento di mercato indispensabile per competere in esso. Anche la tariffa internazionale CECA in tempi recenti era diventata soprattutto uno strumento tariffario di riferimento, base per il calcolo di prezzi poi personalizzati sul singolo traffico; ciò non ne ha sminuito la portata radicale e innovativa introdotta nel mondo ferroviario che sinteticamente il presente lavoro ha cercato di metter in evidenza.

Bibliografia

- Ruggero Ranieri** - Lezione sul Trattato CECA – Steelmaster 2003
- Francesco Santoro** - Struttura economica e tecnica delle tariffe ferroviarie, Vol I e II – Dott. A. Giuffrè Editore 1947
- Giovanni Gelosi** - Le tariffe merci a carro F.S. – da L’Amministrazione Ferroviaria (1979)
- Monografia tariffa CECA** - Edizione 1 luglio 1987
- Condizioni e Tariffe per il trasporto delle cose sulle Ferrovie dello Stato** - Varie edizioni
- Tariffa merci internazionale CECA 9001** - Varie edizioni
- Parlamento Europeo** - Sito internet www.europarl.eu.int e collegati

ALLEGATO I

ACCORDO RELATIVO ALL'ISTITUZIONE DI TARIFFE FERROVIARIE DIRETTE INTERNAZIONALI

I rappresentanti dei governi degli stati membri della comunità europea del carbone e dell'acciaio, riuniti in seno al consiglio, viste le disposizioni dell'articolo 70 del trattato istitutivo della comunità europea del carbone e dell'acciaio (denominato " il trattato ") firmato il 18 aprile 1951, in esecuzione delle disposizioni del par. 10, capoverso 2° e capoverso 3°, 2° comma , della convenzione relativa alle disposizioni transitorie (denominata " la convenzione "), concernenti l'istituzione di tariffe dirette internazionali,

hanno convenuto quanto segue :

Titolo I - Definizioni

Articolo 1

Nel presente accordo, devesi intendere:

per "Alta Autorità"

l'Alta Autorità della comunità europea del carbone e dell'acciaio ;

per "Consiglio"

il consiglio speciale dei ministri della comunità europea del carbone e dell'acciaio ;

per "carbone e acciaio "

i prodotti elencati negli allegati I e III del trattato ;

per " ferrovia "

l'amministrazione ferroviaria che gestisce la rete principale di uno dei territori di cui all'articolo 79,

1° comma del trattato e le amministrazioni ferroviarie che partecipano alle tariffe di questa;

per " tariffe interne a carattere generale "

le tariffe interne ugualmente applicabili a tutti gli utilizzatori della stessa natura, su di uno dei territori di cui all'articolo 79, comma 1° del trattato;

per " tariffe dirette internazionali "

i prezzi e le condizioni pubblicati e applicati ai trasporti di carbone e di acciaio tra i territori di cui all'articolo 79, comma 1° del trattato, che siano oggetto di un contratto di trasporto unico;

per " punto di transito "

il punto di frontiera determinato conformemente all'articolo 10 della convenzione internazionale

per il trasporto delle merci per ferrovia;

per " percorso totale "

il percorso dal luogo di spedizione fino al luogo di destinazione indicati nel contratto di trasporto unico, passando dai o dai punti di transito ;

per " percorso parziale "

le frazioni di percorso totale site sia nel paese speditore, sia nel paese di transito, sia nel paese destinatario ;

per " distanza parziale "

la lunghezza di un percorso parziale computato secondo le norme in vigore nelle ferrovie interessate per il loro traffico interno;

per " distanza totale "

la somma delle distanze parziali ;

per " taxa terminale "

il prezzo per tonnellata risultante dall'extrapolazione delle tariffe a distanza 0 km, prescindendo dal minimo di distanza tassata o dal minimo di taxa ;

per " taxa di percorso "

la taxa di trasporto diminuita della taxa terminale corrispondente ;

per " degressività "

la decrescenza della taxa di percorso per tonnellata-chilometro, allorquando la distanza cresce;

La tariffa ferroviaria CECA

per "tassa di percorso base"

la tassa di percorso per tonnellata-chilometro fino alla distanza in cui comincia a giocare la degressività ;

per "coefficiente di degressività"

il quoziente della tassa di percorso per tonnellata-chilometro per una data distanza, diviso la tassa di percorso base .

Titolo II - Disposizioni generali

Articolo 2

Le tariffe dirette internazionali, oggetto del presente accordo, sono applicabili a tutte le relazioni di traffico di carbone e di acciaio nell'interno della comunità, salvo i casi particolari menzionati dall'allegato I al presente accordo, per i quali è fissato un regolamento speciale.

La particolareggiata indicazione dei prodotti ai quali si applicano le tariffe dirette internazionali costituisce l'oggetto di una nomenclatura uniforme rispondente ai bisogni dei trasporti.

Articolo 3

I governi degli stati membri si impegnano a ricercare in comune, con il concorso e l'aiuto dell'Alta Autorità, soluzioni atte a diminuire, per eliminarli in seguito, gli oneri speciali al traffico internazionale del carbone e dell'acciaio, che gravano sul prezzo di costo del trasporto .

Titolo III - Regole per la formazione delle tariffe

Articolo 4

Il prezzo di trasporto delle tariffe dirette internazionali è costituito dalla somma di una tassa terminale e di una tassa di percorso.

La tassa terminale è composta dalla somma della semitassa terminale della tariffa interna del paese speditore, riscossa a favore delle ferrovie di quel paese, più la semitassa terminale della tariffa interna del paese destinatario, riscossa a favore delle ferrovie di quest'ultimo paese.

Nessuna tassa terminale è riscossa dalle ferrovie dei paesi di transito.

La tassa di percorso è composta dalla somma delle tasse parziali di percorso delle ferrovie partecipanti; la tassa parziale di percorso di ogni ferrovia si ottiene moltiplicando la tassa di percorso base di questa per la distanza parziale della stessa ferrovia e per il coefficiente di degressività risultante dalle disposizioni degli articoli da 6 a 10 seguenti.

Articolo 5

In deroga alle disposizioni del precedente articolo 4, le ferrovie possono riscuotere, durante i periodi iniziali di un anno, fissati dal seguente articolo 11, per i combustibili e minerali di ferro da una parte e per il rottame e i prodotti siderurgici dall'altra, tasse terminali nella misura seguente:

- per ciascuna delle ferrovie speditrici e destinatarie, i 2/3 della loro tassa terminale;
- per le ferrovie di ognuno dei paesi di transito, 1/3 della loro tassa terminale.

Titolo IV - Coefficienti di degressività

Articolo 6

I governi degli stati membri ritengono che lo studio dei coefficienti di degressività entri nel quadro degli studi di cui è incaricata la commissione degli esperti, in virtù del par. 10, 3° capoverso della convenzione.

Articolo 7

Fino alla data del 10 febbraio 1957, la degressività è applicata conformemente alle disposizioni

La tariffa ferroviaria CECA

degli articoli da 8 a 10 seguenti.

Qualora, alla data suddetta, nessun accordo sia stato raggiunto sulla base dello studio previsto al precedente articolo 6, le disposizioni degli articoli da 8 a 10 resteranno in vigore fino alla realizzazione di detto accordo.

Qualora il governo di uno stato membro si trovi nella necessità, prima della scadenza del periodo suindicato, di apportare delle modificazioni ai coefficienti di degressività di cui all'allegato II, dovrà informarne preventivamente l'Alta Autorità; se questa lo riterrà necessario, gli altri governi saranno messi in grado di prendere posizione e il governo interessato dovrà adoprarsi per prendere in considerazione, nella più ampia misura possibile, le eventuali osservazioni da esse presentate. Le disposizioni che precedono non possono pregiudicare l'applicazione delle prescrizioni di cui all'articolo 70 del trattato.

Articolo 8

Per la formazione della tasse di percorso delle tariffe interne a carattere generale e delle tariffe dirette internazionali, i coefficienti di degressività di cui all'allegato II par. 1, al presente accordo, corrispondenti alla distanza totale, sono utilizzati per i trasporti la cui distanza totale non superi i 250 km per i combustibili, i minerali di ferro e il rottame, e i 200 km per gli altri prodotti.

Articolo 9

Per i trasporti interni effettuati a distanze totali superiori a 250 km per i combustibili, i minerali di ferro e il rottame, e a 200 km per gli altri prodotti, il governo di ogni stato membro fissa i coefficienti di degressività delle sue tariffe interne a carattere generale, senza che tuttavia queste possano uscire dalla zona definita dal limite inferiore e da quello superiore figurante all'allegato II, par. 2, al presente accordo.

I coefficienti di degressività di cui sopra devono essere sviluppati fino alla distanza massima esistente all'interno della comunità e devono essere comunicati all'Alta Autorità e ai governi degli stati membri.

Articolo 10

La formazione delle tasse di percorso delle tariffe dirette internazionali, per distanze totali superiori a 250 km per i combustibili, i minerali di ferro e il rottame, e a 200 km per gli altri prodotti, avviene servendosi, per ogni tassa parziale di percorso, del coefficiente nazionale di degressività corrispondente alla distanza totale.

Tuttavia, se tale coefficiente è inferiore al coefficiente limite fissato dall'allegato II, par. 3 al presente accordo, viene applicato questo coefficiente limite, essendo inteso che in nessun caso la tassa parziale del percorso può superare la tassa di percorso interna per una distanza uguale alla distanza parziale.

Titolo V - Entrata in vigore delle tariffe

Articolo 11

Le tariffe dirette internazionali entreranno in vigore alle date fissate dall'Alta Autorità, nel modo seguente:

al 1 maggio 1955:

le tariffe dirette internazionali per i combustibili e i minerali di ferro, conformi alle disposizioni dell'articolo 5 del presente accordo;

al 1 maggio 1956:

le tariffe dirette internazionali per i prodotti siderurgici e il rottame, conformi alle disposizioni dell'articolo 5 del presente accordo,

le tariffe dirette internazionali per i combustibili e i minerali di ferro, conformi alle disposizioni dell'articolo 4 del presente accordo;

al 1 maggio 1957:

le tariffe dirette internazionali per i prodotti siderurgici e il rottame, conformi alle disposizioni

La tariffa ferroviaria CECA

dell'articolo 4 del presente accordo.

Titolo VI - Disposizioni varie

Articolo 12

I diritti rispettivi delle ferrovie e degli utenti risultanti dalle tariffe dirette internazionali, pubblicate in conformità del presente accordo, sono regolati dalle disposizioni vigenti nei territori di cui all'articolo 79, 1° comma del trattato, che disciplinano il trasporto internazionale delle merci per ferrovia.

In particolare, l'entrata in vigore, nelle tariffe dirette internazionali delle modificazioni derivanti da modificazioni delle tariffe interne, si effettuerà conformemente alle disposizioni contemplate dal capoverso precedente.

Articolo 13

Le tariffe dirette internazionali sono pubblicate conformemente alle disposizioni in vigore nei territori di cui all'articolo 79, comma 1° del trattato e devono permettere il calcolo dei prezzi di trasporto da e verso tutte le stazioni della comunità aperte al traffico del carbone e dell'acciaio.

Per le relazioni a traffico regolare e importante, le tariffe dovranno comportare :

- sia il prezzo di trasporto per il percorso totale ,
- sia i prezzi parziali per i percorsi parziali la cui somma costituirà il prezzo di trasporto da un capo all'altro.

Articolo 14

Le disposizioni del presente accordo non pregiudicano in alcun modo l'applicazione dei tre ultimi capoversi del par. 10 della convenzione.

Titolo VII - Traffico in transito attraverso il territorio di stati terzi

Articolo 15

I governi degli stati membri, riuniti in seno al consiglio, elaboreranno di comune accordo le istruzioni in base alle quali saranno condotti i negoziati di cui al par. 10, 2° capoverso della convenzione, per istituire delle tariffe dirette internazionali per il traffico scambiato tra i territori contemplati dall'articolo 79, comma 1° del trattato, in transito attraverso i territori di stati terzi.

Titolo VIII - Regolamento delle controversie

Articolo 16

La corte di giustizia della comunità europea del carbone e dell'acciaio è competente, nelle condizioni fissate dall'articolo 89 del trattato, a giudicare qualsiasi controversia tra gli stati membri sull'interpretazione o l'applicazione del presente accordo.

Titolo IX - Clausole di salvaguardia e clausole di revisione

Articolo 17

Qualora ostacoli imprevisti o un profondo cambiamento delle condizioni economiche o tecniche, oppure turbamenti fondamentali e persistenti del mercato compromettano gravemente, a parere dell'Alta Autorità o di uno degli stati membri, l'applicazione del presente accordo, i rappresentanti dei governi degli stati membri dell'Alta Autorità si riuniranno in seno al consiglio al fine di ricercare misure adeguate alla situazione.

Alla scadenza di un periodo di 4 anni a decorrere dall'entrata in vigore del presente accordo, una

La tariffa ferroviaria CECA

riunione dei governi degli stati membri in seno al consiglio sarà convocata su domanda di uno di essi o dell'Alta Autorità, al fine di deliberare sull'opportunità di apportare modificazioni al presente accordo

Titolo X - Disposizioni finali

Articolo 18

Si riconosce che i governi degli stati membri hanno assunto, con il presente accordo, soltanto degli impegni che rientrano nel quadro del trattato e della convenzione e che hanno per oggetto l'esecuzione di questi.

Articolo 19

Il testo del presente accordo, riportato nel processo verbale delle deliberazioni del consiglio, sarà pubblicato nella gazzetta ufficiale della comunità.

Il presente accordo entrerà in vigore 10 giorni dopo detta pubblicazione .

ALLEGATO II

COMUNITÀ EUROPEA DEL CARBONE E DELL'ACCIAIO ALTA AUTORITÀ

RACCOMANDAZIONE N. 1-61 del 1° marzo 1961 ai governi degli Stati membri relativa alla pubblicazione o alla comunicazione dei listini, dei prezzi e delle disposizioni tariffarie applicati ai trasporti di carbone e di acciaio

L'ALTA AUTORITÀ,

Viste le disposizioni degli artt. da 2 a 5, 8, 14, 15, 60, 70 e 86 del Trattato e il § 10 della Convenzione relativa alle disposizioni transitorie;

Considerato che:

- ai sensi dell'art. 70, comma 3 del Trattato, i listini, i prezzi e le disposizioni tariffarie di qualsiasi natura applicati ai trasporti del carbone e dell'acciaio all'interno di ciascuno Stato membro e fra gli Stati membri sono pubblicati o portati a conoscenza dell'Alta Autorità;

- questa disposizione è una norma giuridica che vincola sia gli Stati membri della Comunità che l'Alta Autorità ; tuttavia la sua applicazione, specie alle imprese dei singoli generi di trasporto, rende necessaria l'emanazione da parte degli Stati membri di norme di attuazione;

- norme del genere fanno interamente difetto o sono incomplete, talché l'Alta Autorità si vede indotta ad invitare con una raccomandazione gli Stati membri ad emanare norme di attuazione appropriate;

- i provvedimenti di attuazione che gli Stati membri sono tenuti ad adottare dovranno consentire, per la loro natura, ampiezza e forma, il raggiungimento effettivo degli obiettivi voluti dalla pubblicazione o dalla comunicazione dei listini, dei prezzi e delle disposizioni tariffarie; in merito gli Stati membri dovranno tener presente che il principio della pubblicazione o della comunicazione, sancito all'art. 70, comma 3, non costituisce un fine a se stesso;

- ogni pubblicazione o comunicazione costituisce di per sè piuttosto un semplice mezzo per conseguire altri obiettivi del Trattato ; nella fattispecie vanno prese in considerazione anzitutto le disposizioni del Trattato relative ai trasporti - alla cui ottemperanza gli interessati, particolarmente le imprese di trasporto, devono essere effettivamente tenuti - e precisamente le seguenti disposizioni:

- art. 4, lettera b, in correlazione con l'art. 70, comma 1 del Trattato, secondo cui in materia di trasporti agli utilizzatori situati in condizioni comparabili devono essere offerte condizioni di prezzo comparabili;

- art. 70, comma 2 del Trattato, che vieta in particolare le discriminazioni, nei prezzi e nelle condizioni di trasporto, basate sul paese di origine o di destinazione dei prodotti;

- il § 10, comma 3 della Convenzione relativa alle disposizioni transitorie che prescrive la determinazione di tariffe dirette internazionali e l'armonizzazione delle tariffe e delle condizioni di trasporto nella misura necessaria al buon funzionamento del mercato comune;

La tariffa ferroviaria CECA

- inoltre gli Stati membri sono tenuti ad adottare i loro provvedimenti in modo da promuovere il buon funzionamento del mercato comune del carbone e dell'acciaio in conformità alle disposizioni del Trattato, specie agli artt. da 2 a 5 e 60, nonché alle decisioni adottate dall'Alta Autorità per la loro applicazione;

- in esecuzione dell'obbligo fondamentale che loro spetta ai sensi dell'art. 86, comma 1, gli Stati membri sono tenuti ad applicare la raccomandazione in maniera da facilitare alla Comunità l'adempimento dei propri compiti;

- le norme da emanare dagli Stati membri possano conseguire gli obiettivi voluti dalla raccomandazione, solo ove siano adottate tutte le misure utili affinché le imprese di trasporto osservino tale norme ; d'altra parte dato che il Trattato non permette all'Alta Autorità né di controllare direttamente queste imprese, né di intervenire in caso di infrazione, spetta agli Stati membri formulare le loro norme in modo che le imprese di trasporto possano essere controllate efficacemente e le infrazioni possano essere represses in maniera adeguata;

- le disposizioni del Trattato in questo settore riguardano tutti i generi di trasporto all'interno della Comunità ; pertanto gli Stati membri sono tenuti ad adottare per i suddetti generi di trasporto le norme di attuazione della presente raccomandazione restando liberi di adattare le loro disposizioni tenuto conto delle caratteristiche dei diversi generi di trasporto;

- tenuto conto della situazione in atto nel settore dei trasporti è indispensabile che gli Stati membri si conformino quanto prima alle prescrizioni formulate dalla raccomandazione ; il termine perentorio del 31 dicembre 1961 appare quindi adeguato, sia per promulgare direttamente la relative norme di legge e regolamentari, sia per intraprendere la procedura necessaria qualora questa richiedesse un termine alquanto lungo, come ad esempio per l'iter legislativo;

- è opportuno che l'Alta Autorità esamini preventivamente se e fino a qual punto i previsti provvedimenti degli Stati membri rispondano alle finalità della raccomandazione, sicché è indispensabile che essa ne sia informata tempestivamente non oltre il 31 ottobre 1961,

RACCOMANDA:

Articolo 1

(1) I governi degli Stati membri sono tenuti ad adottare tutti i provvedimenti generali o particolari affinché i listini, i prezzi e le disposizioni tariffarie di qualsiasi natura applicati ai trasporti del carbone e dell'acciaio all'interno di ciascuno Stato membro e fra gli Stati membri siano pubblicati o portati a conoscenza dell'Alta Autorità nella misura, nella maniera e nella forma tali da:

- a) contribuire ad assicurare l'applicazione, da parte delle imprese di trasporto, di listini, prezzi e disposizioni tariffarie di qualsiasi natura in modo da offrire condizioni di prezzo comparabili agli utilizzatori situati in condizioni comparabili (art. 4, lettera b

La tariffa ferroviaria CECA

e art. 70, commi 1 e 2 del Trattato),

b) rendere possibile l'applicazione dei provvedimenti adottati o ancora da adottare per la determinazione di tariffe dirette internazionali e l'armonizzazione dei prezzi e dalle condizioni di trasporto (art. 70, comma 1 del Trattato e § 10, comma 3 della Convenzione relativa alle disposizioni transitorie).

(2) I provvedimenti di cui al comma 1 debbono essere adottati in modo da promuovere il buon funzionamento del mercato comune in conformità alle disposizioni del Trattato, specie agli artt. da 2 a 5 e 60, nonché alle decisioni adottate dall'Alta Autorità per la loro applicazione.

Articolo 2

I governi degli Stati membri sono tenuti ad adottare i provvedimenti generali o particolari idonei affinché possa essere controllato il rispetto delle disposizioni di legge e regolamentari esistenti e emanande per conseguire gli obiettivi definiti all'art. 1, e ne siano repressi le infrazioni.

Articolo 3

I provvedimenti da adottare in virtù degli artt. 1 e 2 debbono comprendere tutti i generi di trasporto. Tuttavia può tenersi conto delle peculiarità dei singoli generi di trasporto.

Articolo 4

(1) I governi degli Stati membri sono tenuti ad adottare entro e non oltre il 31 dicembre 1961 i provvedimenti di cui ai precedenti artt. 1 e 2. Qualora, a norma delle rispettive legislazioni nazionali, l'entrata in vigore di questi provvedimenti comportasse l'adozione di una legge o di altra procedura richiedente un certo tempo, tali procedure debbono essere iniziate non oltre la data predetta.

(2) I governi degli Stati membri debbono comunicare all'Alta Autorità entro e non oltre il 31 ottobre 1961 il contenuto dei provvedimenti previsti.

Articolo 5

La presente raccomandazione sarà notificata ai governi degli Stati membri e pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale delle Comunità Europee.

La presente raccomandazione è stata deliberata e adottata dall'Alta Autorità nella seduta del 1° marzo 1961.

**Per l'Alta Autorità
Il Presidente
Piero MALVESTITI**

ALLEGATO III

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea del carbone e dell'acciaio (CECA), in particolare gli articoli da 2 a 5 e 70,
considerando che, con lettera n. 13.130 del 4 novembre 1970 della propria rappresentanza permanente, il governo francese ha domandato la preventiva autorizzazione della Commissione delle Comunità europee per la convenzione tariffaria n. 2978 P della SNCF;
considerando che la convenzione tariffaria si applica ai trasporti di minerali di ferro effettuati a treni completi dalla miniera di Halouze - servita dalla stazione di Chatellier (Orne) - a Caen (Calvados), da dove il minerale viene avviato agli stabilimenti della SMN di Colombelles sulla ferrovia privata Soumont-Caen;
considerando che la convenzione tariffaria prevede la concessione di una riduzione del 17,5% sui prezzi della tabella 431 C normalmente applicabili a tali trasporti, a norma della tariffa n. 13, capitolo 2, paragrafo 1;
considerando che il governo francese, a sostegno della convenzione tariffaria, invoca l'interesse proprio della SNCF a mantenere un traffico cospicuo; che, senza la riduzione tariffaria, il minerale di ferro della miniera d'Halouze non potrebbe sostenere la concorrenza con minerali più ricchi e meno costosi trasportati per altre vie; che sarebbe quindi da temersi che, a causa soprattutto della maggiorazione di circa il 12% delle tariffe ferroviarie intervenuta all'inizio del 1970, la SMN sarebbe indotta, come già nel 1969, a utilizzare tali minerali; che, nonostante le riduzioni, i trasporti resterebbero redditizi per la SNCF e contribuirebbero a migliorare i suoi profitti di gestione;
considerando che l'articolo 70, quarto comma, del trattato CECA, sottopone alla preventiva autorizzazione della Commissione le tariffe speciali la cui applicazione favorisca talune imprese produttrici di carbone e d'acciaio; che tale disposizione riguarda non solo le tariffe speciali adottate nell'interesse di dette imprese, ma tutte le tariffe speciali che, a qualunque titolo, favoriscano obiettivamente una o più imprese; che la Commissione è tenuta ad accordare la propria autorizzazione sempreché le tariffe speciali siano conformi ai principi del trattato e che tale conformità deve sempre presumersi, in linea di principio, quando le tariffe speciali siano giustificate dalle condizioni specifiche del mercato dei trasporti; che l'interesse di un vettore ad applicare una misura tariffaria per mantenere un determinato traffico non deve più venir preso in considerazione qualora l'esiga il buon funzionamento del mercato comune del carbone e dell'acciaio, quale risulta dalle disposizioni del trattato CECA;
considerando che la convenzione tariffaria n. 2978 P della SNCF rientra nella previsione dell'articolo 70, quarto comma, del trattato della CECA, a causa della limitazione del suo campo d'applicazione e in quanto favorisce obiettivamente la miniera di ferro d'Halouze;
considerando che, per quanto riguarda l'interesse della SNCF, nella fattispecie esiste effettivamente il rischio dell'estinzione del traffico in considerazione della possibilità per la SMN di approvvigionarsi del minerale per altre vie, ciò che essa aveva già fatto prima del 1969; che trattasi di un traffico importante effettuato dalla SNCF in condizioni favorevoli, a treni completi, secondo un programma prestabilito; che non può pertanto contestarsi l'esistenza di un interesse delle ferrovie all'applicazione della riduzione tariffaria in questione;
considerando che, data l'attuale situazione competitiva delle miniere di ferro della Comunità, nonché la necessità di salvaguardare la continuità dell'occupazione, una misura tariffaria speciale prevista dal vettore nel suo proprio interesse, la cui applicazione comporti un vantaggio per talune miniere di ferro, può essere considerata conforme ai principi del trattato istitutivo della Comunità europea del carbone e dell'acciaio, sempreché essa non falsi all'interno del mercato comune le condizioni di concorrenza;

La tariffa ferroviaria CECA

considerando che la concorrenza fra le miniere della Comunità non è pregiudicata dalla misura tariffaria sia perché, per quanto concerne i minerali della Normandia, la miniera d'Halouze rifornisce la SMN soltanto nella misura in cui il fabbisogno di questa non può essere soddisfatto dagli approvvigionamenti della miniera di Soumont, che appartiene alla predetta impresa, sia perché gli esigui quantitativi forniti alla SMN dalle miniere situate nei dipartimenti Loire/Atlantique e Maine-et-Loire sono costituiti da minerali di altre qualità; che le altre miniere della Comunità non possono rifornire tale mercato soprattutto a causa della loro lontananza; considerando che, data la possibilità per la SMN di approvvigionarsi di minerali trasportati per altre vie a condizioni per lo meno altrettanto vantaggiose, la posizione concorrenziale di tale stabilimento nel Mercato comune non subirà variazioni in seguito all'applicazione della misura tariffaria speciale;

considerando che la convenzione tariffaria contribuisce tra l'altro a preservare la continuità d'impiego della manodopera nel bacino minerario di Normandia ed a evitare quindi perturbazioni sociali in una regione che, per i suoi problemi di struttura economica, rientra nelle zone francesi di sviluppo;

considerando, quindi, che la misura tariffaria speciale è conforme ai principi del trattato CECA;

considerando che la Commissione deve riservarsi la possibilità di ritornare sulla propria decisione nel caso in cui i dati di fatto sui quali questa è basata fossero modificati o venissero meno,

DECIDE:

Articolo 1

La convenzione tariffaria n. 2978 P, conclusa fra la SNCF e la Société métallurgique de Normandie, per il trasporto di minerali di ferro da Chatellier a Caen è autorizzata.

Articolo 2

La presente decisione sarà modificata o revocata qualora la Commissione riscontri che essa non è più giustificata.

Articolo 3

La Repubblica francese è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 9 luglio 1971.

Per la Commissione

Il Presidente

Franco M. MALFATTI



"L'Europa non potrà farsi in una sola volta, né sarà costruita tutta insieme. Essa sorgerà da realizzazioni concrete, che creino anzitutto una solidarietà di fatto"

Robert Schuman (maggio 1950)