

# ARCHIVES HISTORIQUES DE LA COMMISSION

COLLECTION RELIEE DES  
DOCUMENTS "COM"

COM (75)491

Vol. 1975/0188

### ***Disclaimer***

Conformément au règlement (CEE, Euratom) n° 354/83 du Conseil du 1er février 1983 concernant l'ouverture au public des archives historiques de la Communauté économique européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 43 du 15.2.1983, p. 1), tel que modifié par le règlement (CE, Euratom) n° 1700/2003 du 22 septembre 2003 (JO L 243 du 27.9.2003, p. 1), ce dossier est ouvert au public. Le cas échéant, les documents classifiés présents dans ce dossier ont été déclassifiés conformément à l'article 5 dudit règlement.

In accordance with Council Regulation (EEC, Euratom) No 354/83 of 1 February 1983 concerning the opening to the public of the historical archives of the European Economic Community and the European Atomic Energy Community (OJ L 43, 15.2.1983, p. 1), as amended by Regulation (EC, Euratom) No 1700/2003 of 22 September 2003 (OJ L 243, 27.9.2003, p. 1), this file is open to the public. Where necessary, classified documents in this file have been declassified in conformity with Article 5 of the aforementioned regulation.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EWG, Euratom) Nr. 354/83 des Rates vom 1. Februar 1983 über die Freigabe der historischen Archive der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 43 vom 15.2.1983, S. 1), geändert durch die Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1700/2003 vom 22. September 2003 (ABl. L 243 vom 27.9.2003, S. 1), ist diese Datei der Öffentlichkeit zugänglich. Soweit erforderlich, wurden die Verschlussachen in dieser Datei in Übereinstimmung mit Artikel 5 der genannten Verordnung freigegeben.

# COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

COM (75) 491 def.

Bruxelles, il 1 ottobre 1975

## RAPPORTO

sull'attuale situazione dei mercati dei  
trasporti di merci all'interno della  
Comunità.

---

COM (75) 491 def.

S O M M A R I O

|                                                                                                                              | Pagina |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| INTRODUZIONE .....                                                                                                           | 2      |
| PARTE I - LA SITUAZIONE ATTUALE .....                                                                                        | 3      |
| 1. La situazione sul piano normativo .....                                                                                   | 4      |
| 2. L'evoluzione dei traffici .....                                                                                           | 5      |
| 3. L'evoluzione dei mezzi di trasporto .....                                                                                 | 7      |
| 4. L'evoluzione dei prezzi di trasporto .....                                                                                | 8      |
| PARTE II - I RISULTATI .....                                                                                                 | 9      |
| 1. Il contributo dell'organizzazione dei mercati<br>dei trasporti allo sviluppo del mercato comune.                          | 9      |
| 1.1. Le modificazioni della domanda di trasporto                                                                             | 11     |
| 1.1.1. sul piano quantitativo .....                                                                                          | 11     |
| 1.1.2. sul piano delle strutture .....                                                                                       | 11     |
| 1.1.3. per quanto riguarda l'orientamento<br>dei flussi di trasporto .....                                                   | 12     |
| 1.1.4. per quanto riguarda le caratteristiche<br>delle prestazioni .....                                                     | 12     |
| 1.2. I rapporti tra l'offerta e la domanda di<br>trasporto sui mercati .....                                                 | 14     |
| 1.2.1. il soddisfacimento, sul piano quanti-<br>tativo, dei bisogni di trasporto di<br>mercati a carattere commerciale ..... | 16     |
| 1.2.2. il soddisfacimento, sul piano quali-<br>tativo, dei bisogni di trasporto nei<br>mercati a carattere commerciale ....  | 19     |
| 2. La situazione concorrenziale del mercato .....                                                                            | 21     |
| 2.1. Considerazioni generali .....                                                                                           | 21     |
| 2.2. Abusi di posizione dominante .....                                                                                      | 22     |
| 2.3. La concorrenza "rovinosa" .....                                                                                         | 23     |
| 2.4. Gli effetti della situazione concorrenziale<br>sui prezzi di trasporto .....                                            | 24     |
| 2.5. Le distorsioni nella situazione concorren-<br>ziale .....                                                               | 25     |

|                                                                                                                                                         |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 3. L'integrazione comunitaria del settore dei trasporti....                                                                                             | 28 |
| 3.1. Le norme comuni previste dall'articolo 75 la)<br>del Trattato .....                                                                                | 28 |
| 3.2. L'ammissione ai trasporti nazionali dei vettori<br>non residenti (art. 75, 1 b) del Trattato .....                                                 | 30 |
| 3.3. L'attuazione del diritto di stabilimento (articoli<br>52, e seguenti) del Trattato .....                                                           | 31 |
| 4. L'organizzazione comune del mercato dei trasporti nel<br>quadro dell'azione diretta al conseguimento degli obiet-<br>tivi di politica generale ..... | 32 |
| 4.1. Considerazioni di carattere generale .....                                                                                                         | 32 |
| 4.2. Gli obblighi di esercizio e di trasporto .....                                                                                                     | 34 |
| 4.3. Gli obblighi tariffari .....                                                                                                                       | 35 |
| 5. L'efficacia e la validità degli interventi statali nel-<br>l'organizzazione comune dei mercati dei trasporti .....                                   | 36 |
| 5.1. Le diverse forme di regolamentazione della capacità                                                                                                | 36 |
| 5.1.1. Il contingentamento delle autorizzazioni ...                                                                                                     | 37 |
| 5.1.2. L'esame dei bisogni individuali .....                                                                                                            | 38 |
| 5.2. Le diverse forme di tariffazione .....                                                                                                             | 38 |
| 5.3. Gli effetti della tariffazione sui prezzi praticati                                                                                                | 39 |
| 5.4. Gli effetti della regolamentazione della capacità<br>sulla redditività del materiale di trasporto .....                                            | 41 |
| 5.5. L'adeguamento alle esigenze del mercato nel tempo e<br>nello spazio .....                                                                          | 43 |

## 1. INTRODUZIONE

1. Il presente rapporto comprende due parti e due allegati. In una prima parte, la Commissione analizza l'attuale situazione dei diversi mercati dei trasporti terrestri nazionali ed internazionali di merci all'interno della Comunità ampliata, con particolare riguardo alle disposizioni legislative e regolamentari in vigore nei singoli Stati membri ed ai risultati finora ottenuti sul piano comunitario.

Nel corso dell'elaborazione dell'analisi in questione sono apparse serie difficoltà dovute soprattutto alla mancanza di mezzi propri e, segnatamente all'assenza di strumenti d'osservazione dei mercati sul piano della Comunità ampliata, tanto più che le prime consultazioni con gli ambienti professionali e socio-economici interessati non hanno consentito di ottenere le attese informazioni complementari.

2. Nella seconda parte denominata "i risultati", la Commissione esamina la misura in cui il funzionamento dei mercati dei trasporti, ha contribuito, come previsto dall'articolo 74 del Trattato, al conseguimento degli obiettivi fissati in particolare nell'articolo 2 del Trattato medesimo.

3. Il presente rapporto è stato sottoposto all'approvazione degli ambienti professionali e socio-economici consultati dalla Commissione nel corso del secondo trimestre dell'anno 1975; la sua redazione tiene conto delle osservazioni formulate dai rappresentanti di detti ambienti.

La Commissione ha integrato nel testo rimaneggiato del documento le osservazioni con le quali essa era d'accordo ed ha fatto figurare in basso alle pagine corrispondenti le altre osservazioni precedute da un asterisco.

4. Il presente rapporto non tende a giustificare i sistemi proposti ai fini del funzionamento dei mercati dei trasporti quali sono stati sottoposti dalla Commissione al Consiglio ma esso è inteso a permettere a tutti gli interessati di apprezzare con obiettività la situazione dei trasporti di merci nei diversi mercati nazionali ed internazionali. Per tale scopo, il rapporto in questione costituisce un documento destinato a corredare le proposte che la Commissione sottopone peraltro al Consiglio.

PARTE ILA SITUAZIONE ATTUALE

5. L'evoluzione della struttura e delle caratteristiche dei mercati di trasporti che si possono individuare sul piano comunitario è stata influenzata in misura diversa dagli orientamenti che, da un lato, sono stati impressi alle regolamentazioni adottate dalle autorità nazionali e dalle istituzioni della Comunità e, dall'altro, alle convenzioni concluse dagli Stati membri nel quadro delle altre organizzazioni internazionali.

Per fornire un'idea abbastanza precisa in merito al contenuto delle suddette regolamentazioni è stato predisposto l'allegato I al presente rapporto (Doc. VII/136/75).

6. Nello stesso ordine di idee è apparso anche necessario tracciare un quadro, anche se sommario, dei nuovi elementi che sul piano sostanziale sono intervenuti nel contesto dei sistemi disciplinati dalle regolamentazioni in questione, soprattutto in fatto di traffici, di mezzi di trasporto e di prezzi di trasporto. Le tabelle riportate nell'allegato II al presente rapporto (Doc. VII/137/75) contengono elementi d'informazione al riguardo.

7. In questa prima parte ci si è sforzati di procedere ad un'analisi sommaria dei dati e di mettere in luce le principali tendenze evolutive che in questi ultimi anni sono intervenute nei sistemi in esame.

.../...

1. La situazione sul piano normativo

8. Negli ultimi anni le normative nazionali in materia di trasporti rispecchiavano ancora l'evoluzione storica dei diversi modi di trasporto, a partire dal monopolio delle ferrovie fino al considerevole sviluppo dei trasporti stradali, passando per la crisi economica degli anni '30.

Da qualche anno, tuttavia, si sono manifestate in tutti i settori dei trasporti e in tutti gli Stati membri delle tendenze dirette a mitigare le regolamentazioni nazionali, anche se la recente crisi energetica e la maggiore sensibilità verso la problematica posta dalla qualità della vita abbiano accentuato l'importanza dei trasporti in quanto pubblico servizio.

9. Devesi tuttavia osservare che se i problemi sono stati sostanzialmente identici in tutti gli Stati membri, le soluzioni adottate in ciascuno di essi sono state molto differenti, con la conseguenza che le situazioni attuali presentano in alcuni casi sensibili divergenze. (\*)

Infatti, nel settore ferroviario in particolare, il Regno Unito e l'Irlanda conoscono un regime di libertà quasi assoluta in materia di formazione dei prezzi, mentre negli altri Stati membri le aziende ferroviarie restano soggette a norme la cui obbligatorietà è sensibilmente diversa da un paese all'altro.

Nel settore stradale la maggior parte degli Stati membri ha emanato disposizioni regolamentari in materia di accesso al mercato o in materia di prezzi e di condizioni di trasporto ovvero in entrambi questi settori. Il Regno Unito e l'Irlanda hanno soppresso qualsiasi regolamentazione in materia di capacità e di formazione dei prezzi di trasporto.

---

(\*) Il gruppo delle nove ferrovie della C.E. (gruppo UIC) fa osservare che le diverse soluzioni adottate negli Stati membri sono funzione di situazioni differenti dai punti di vista economico, geografico e storico.

Quanto ai provvedimenti in materia di accesso al mercato, alcuni Stati membri si sono limitati ad imporre delle condizioni soggettive come l'onorabilità dell'azienda di trasporto, la relativa capacità finanziaria e la qualificazione professionale. La maggior parte degli Stati membri si contenta attualmente di prescrivere una o due delle condizioni anzidette. Da notare, tuttavia, che una direttiva del Consiglio, del 12 novembre 1974 (1), prescrive l'applicabilità dei tre criteri suddetti a partire dal 1° gennaio 1978.

Altri Stati membri applicano contemporaneamente dei sistemi di contingentamento in funzione della situazione dei mercati o dei bisogni individuali delle aziende.

In fatto di prezzi e di condizioni di trasporto, ai sistemi di libertà assoluta nella formazione dei prezzi si affiancano sistemi tariffari strettamente regolamentati.

Nel settore fluviale l'accesso al mercato è libero per i trasporti nazionali, ad eccezione di un paese. Per contro, i prezzi di trasporto in traffico nazionale sono diversamente regolamentati nei quattro Stati membri continentali in cui la navigazione interna è particolarmente importante. In certi casi il trasporto fluviale è esercitato sulla base di un sistema di "tour de rôle" (noleggio a turno).

## 2. L'evoluzione dei traffici

10. Prima di affrontare i problemi posti dall'organizzazione dei mercati dei trasporti di merci sarebbe interessante analizzare l'attività dei diversi modi di trasporto all'interno della Comunità ampliata.

---

(1) G.U. n. L 308 del 18.11.1974

In proposito merita ricordare, tuttavia, che le statistiche disponibili per i tre modi di trasporto terrestre all'interno dei nove Stati membri della Comunità non solo presentano delle lacune, ma sono anche compilate su basi differenti e, di conseguenza, non consentono di effettuare dei raffronti rigorosamente scientifici. Inoltre questi dati hanno un carattere globale.

Attualmente soltanto le statistiche che in materia di trasporti sono state pubblicate dall'ONU (1) consentono di formulare un certo numero di constatazioni preliminari in merito all'evoluzione globale dei traffici di merci e sull'importanza relativa dei singoli modi di trasporto all'interno della Comunità ampliata. Le statistiche pubblicate dall'ISCE (2) riguardano soltanto i sei Stati membri originari.

11. Dall'esame delle tabelle statistiche 1 e 2 dell'allegato II (Doc. VII/137/75) si possono trarre le seguenti conclusioni:

- il volume dei trasporti si è rapidamente sviluppato in concomitanza con l'espansione economica all'interno della Comunità. Per il periodo decennale di comparazione 1963/1972, l'indice del traffico totale in tonnellate/chilometro è di 144
- nel corso di questo decennio la distribuzione del traffico tra i quattro modi di trasporto terrestri è stata caratterizzata da una profonda evoluzione dei mercati di trasporto.

Si constata infatti :

- un regresso generale della quota delle ferrovie nell'insieme dei trasporti di merci, quota che in dieci anni e precisamente dal 1963 al 1972 è passata dal 38% al 27%. In regresso è anche il volume assoluto del trasporto ferroviario nei Paesi Bassi e nel Regno Unito, dove la concorrenza è più libera ( - 26% nei Paesi Bassi; - 16% nel Regno Unito). Il volume globale è all'indice 101 nel 1972 rispetto al 1963.

.../...

---

(1) Bollettino annuale sulle statistiche dei trasporti in Europa 1972 (United Nations 1973)

(2) Istituto statistico delle Comunità europee.

- una situazione di stasi per quanto riguarda l'aliquota delle vie fluviali (16% nel 1963 e 13% nel 1972); il trasporto fluviale resta tuttavia preponderante nei Paesi Bassi (56% del traffico totale), rilevante in Germania (20%) e in Belgio (23%) relativamente modesto in Francia (8%) e trascurabile negli altri paesi. Il volume globale è all'indice 124 nel 1972 rispetto al 1963;
- un rapido progresso dei trasporti su strada (per conto altrui e per conto proprio la cui aliquota del traffico è passata dal 44% nel 1963 al 50% nel 1972 ed il cui volume globale è all'indice 163 nel 1972 rispetto al 1963;
- un rapidissimo sviluppo degli oleodotti, la cui quota nel traffico è passata dal 2% nel 1963 al 10% nel 1972 ed il cui volume globale è all'indice 609 nel 1972 rispetto al 1963.

### 3. L'evoluzione dei mezzi di trasporto

12.

Le tabelle 3, 4 e 5 contengono delle indicazioni sull'evoluzione dei mezzi di trasporto (veicoli stradali industriali e battelli della navigazione interna). Si constata :

- per il trasporto su strada, un sensibile aumento del numero complessivo dei veicoli nella Comunità (+ 43% nel 1971 rispetto al 1962). L'aumento si è verificato in tutti gli Stati membri, ma è stato particolarmente sensibile nei Paesi Bassi (+ 92%) in Italia (+ 68%) in Francia (+ 60%) e in Germania (+ 55%).

Non è stato possibile suddividere il numero di questi veicoli a seconda che siano destinati al trasporto per conto altrui o al trasporto per conto proprio. Basandosi tuttavia su una statistica parziale dell'ISCE, relativa a quattro paesi (tabella 4), si constata che il numero dei veicoli per conto proprio è di gran lunga superiore a quello per conto altrui (dell'ordine di quattro volte in Germania; di 12 volte in Francia; di quattro volte in Italia e di 8 volte in Belgio). Per contro, per quanto riguarda la capacità offerta, la proporzione

tra queste due forme di trasporto è nettamente più bassa (dell'ordine di 1,5 volte in Germania; di 3 volte in Francia; di 1,1 volta in Italia e di 2,3 volte in Belgio).

Per il periodo di riferimento 1962/1971 si constata inoltre che il trasporto per conto proprio è aumentato in misura più sensibile che non il trasporto per conto altrui: in Germania (+ 45,8% contro 25,2% quanto al numero e 75,5% contro 66,2% quanto alla capacità). ed in Italia (+ 133,7% contro 20,9% quanto al numero e 91,4% contro 22,8% in quanto alla capacità). Il fenomeno inverso, anche se meno accentuato, si constata in Francia ed in Belgio.

- quanto alla navigazione fluviale, una diminuzione del numero totale dei natanti: 61.500 nel 1971 contro 69.800 nel 1962. Da un esame più approfondito risulta che tale diminuzione è principalmente dovuta alla riduzione del numero delle chiatte: 13.200 contro 22.200.

Per contro il numero delle chiatte a spinta è più che raddoppiato (3.100 contro 1.400).

#### 4. L'evoluzione dei prezzi di trasporto

13. Le sole informazioni relativamente esaurienti di cui dispone la Commissione riguardano i trasporti ferroviari. Nelle tabelle 6 e 7 è indicata l'evoluzione del ricavato medio per tonnellata/km per vagone completo dal 1963 al 1973. Si constata che in tutti i paesi per cui è stato possibile ottenere informazioni complete l'indice del ricavato medio per t/km è meno elevato rispetto all'indice dei prezzi al consumo.

Quanto ai trasporti internazionali per via fluviale è stato possibile raccogliere soltanto alcune informazioni molto frammentarie sui trasporti renani (tabelle 7 e 8). Secondo queste informazioni sembra che i noli renani siano aumentati quasi nella stessa proporzione dei prezzi al consumo.

Per quanto riguarda i trasporti su strada non è stato possibile raccogliere informazioni relative ai trasporti internazionali. Esistono per esempio in Germania dati statistici sui prezzi dei trasporti nazionali. Tuttavia questi dati non possono essere paragonati a quelli di altri paesi. In queste condizioni, non è stato possibile dare seguito ai suggerimenti dell'UITC.

PARTI II  
I RISULTATI

Si pone qui il problema di stabilire in quale misura il funzionamento dei mercati dei trasporti sul piano comunitario, le cui principali caratteristiche fisiche sono state descritte nella Parte I del presente rapporto, ha contribuito, come prevede l'articolo 74 del Trattato, al conseguimento degli obiettivi enunciati soprattutto nell'articolo 2 del Trattato medesimo.

In proposito è opportuno esaminare tali risultati sotto il profilo :

1. del contributo dell'organizzazione dei mercati dei trasporti allo sviluppo del mercato comune
2. della situazione concorrenziale del mercato
3. dell'integrazione comunitaria del settore dei trasporti
4. dell'organizzazione comune dei mercati dei trasporti nel quadro dell'azione volta al conseguimento degli obiettivi di politica generale
5. dell'efficienza e della validità degli interventi statali nell'organizzazione comune dei mercati dei trasporti.

1. Il contributo dell'organizzazione dei mercati dei trasporti allo sviluppo del Mercato comune

14. Nella comunicazione al Consiglio, del 24 ottobre 1973, la Commissione aveva precisato che "il conseguimento degli obiettivi generali del trattato nel quadro di una politica comune dei trasporti postula la progressiva istituzione di un regime comunitario dei trasporti secondo principi coerenti, in modo che le esigenze dell'unione economica e della società possano essere soddisfatte col minimo costo per la collettività. Dall'efficacia di tale sistema dipenderà in larga misura l'impiego ottimale dei fattori di produzione

.../...

e di sviluppo della società nel senso del miglioramento delle condizioni di vita e di lavoro".

15. Ove si voglia verificare l'attuale situazione per sapere se e in quale misura i provvedimenti finora emanati sul piano nazionale o su quello comunitario abbiano consentito di realizzare, attraverso l'organizzazione dei mercati dei trasporti, gli obiettivi propri della politica comune dei trasporti, occorrerà prendere in esame :

- a) le modifiche quantitative e qualitative intervenute nella domanda di trasporto nel quadro di un mercato di dimensioni continentali e in conseguenza delle trasformazioni dell'economia comunitaria,
- b) gli attuali sistemi basati sul controllo della capacità e dei prezzi di trasporto, per accertare se questi siano idonei a soddisfare in modo ottimale la domanda di trasporto tenendo conto degli obiettivi cui la politica comune dei trasporti deve tendere e precisamente :
  - ridurre il costo dei servizi di trasporto e migliorarne la qualità
  - promuovere il continuo adeguamento al progresso tecnico, la redditività dell'azienda ed il miglioramento delle condizioni di vita e di lavoro.

Nella presente parte del rapporto ci si è sforzati di dare una risposta ai quesiti anzidetti.

#### 1.1. Le modificazioni della domanda di trasporto

##### 1.1.1. Sul piano quantitativo

16. La realizzazione dell'unione doganale, la progressiva attuazione dell'unione economica e lo sviluppo delle economie degli Stati membri hanno determinato un sensibile incremento della produzione e degli scambi. Anche la domanda di trasporto ha seguito tale espansione, che si è protratta ininterrottamente fino alla crisi economica del 1974.

Nella tabella 1 dell'allegato II, tale evoluzione è tradotta in cifre.

### 1.1.2. Sul piano delle strutture

17. L'espansione della domanda è stata accompagnata da una profonda trasformazione strutturale.

I due ultimi decenni sono stati soprattutto caratterizzati :

- dalla sostituzione del petrolio ad alcune fonti energetiche tradizionali come il carbone
- dalla crescente industrializzazione delle economie degli Stati membri, con la conseguenza che è venuta sempre più ad aumentare l'importanza dei movimenti delle materie prime e dei prodotti industriali rispetto ai prodotti del suolo
- da una sempre maggiore divisione del lavoro nel processo di fabbricazione, con il conseguente aumento del numero dei trasporti in funzione delle singole fasi di questo stesso processo
- dal miglioramento del tenore di vita, che ha determinato una considerevole espansione del mercato di alcuni prodotti di consumo che in passato erano considerati come prodotti di lusso e quindi riservati ad una ristretta clientela.

L'insieme di questi elementi ha profondamente modificato la composizione della domanda di trasporto, determinando da un lato, la necessità di disporre di nuovi materiali talvolta altamente specializzati, nonché di trasporti rapidi e regolari e, dall'altro, un sensibile sviluppo dei trasporti combinati ed una più forte integrazione del trasporto nel processo produttivo.

### 1.1.3. Per quanto riguarda l'orientamento dei flussi di trasporto

18. Lo spostamento della siderurgia verso le zone costiere e, in senso inverso, l'installazione di raffinerie nelle zone interne, vicine ai mercati di distribuzione dei prodotti industriali, la creazione di poli di sviluppo industriale in regioni già caratterizzate da un'economia preva-

lentemente agricola, sono gli elementi più evidenti (si direbbe la parte emergente dell'iceberg) di una profonda modificazione delle correnti di traffico nell'Europa occidentale.

Ne è conseguita una nuova ripartizione di queste correnti tra i diversi modi di trasporto in funzione soprattutto della loro possibilità di adeguarsi alla nuova situazione del mercato. Contro i trasporti terrestri e in particolare contro gli interessi delle ferrovie hanno agito alcuni fenomeni come : il declino dell'industria carboniera, l'ubicazione di nuove industrie pesanti (siderurgia, chimica) presso i porti marittimi (con la conseguenza che i trasporti interni sono stati privati del rilevante traffico di combustibili e di minerali) e infine lo sviluppo degli oleodotti per il trasporto dei prodotti petroliferi (grezzi e raffinati).

#### 1.1.4. Per quanto riguarda le caratteristiche delle prestazioni

19. Nella funzione del trasporto, il rapporto tra il fattore tempo ed il fattore prezzo è stato profondamente modificato da circostanze quali la funzione strategica delle scorte, il costo del denaro, l'inserimento nel processo di produzione di un crescente numero di prodotti che sono il risultato di trasformazioni molteplici, complesse ed onerose ed il cui valore è notevolmente superiore a quello della materia prima incorporata. In altri termini, la rapidità e la regolarità del trasporto sono diventati importanti fattori del processo produttivo sul mercato industriale, dove la concorrenza è serrata e dove occorre ridurre al minimo i costi di produzione delle immobilizzazioni improduttive, accelerando il movimento dei capitali.

La stessa tendenza caratterizza la domanda di trasporto dei prodotti agricoli, dato che l'aumento del potere d'acquisto di vasti strati della popolazione degli Stati membri ha notevolmente ampliato la dimensione di alcuni mercati di prodotti agricoli.

Ne consegue che per una grande quantità di prodotti industriali il fattore "qualità" del trasporto (in termini di velocità e di caratteristiche delle prestazioni) riveste un'importanza maggiore del fattore "prezzo". Questo fenomeno, congiunto all'aumento del valore dei prodotti manufatti determina una progressiva riduzione dell'incidenza del prezzo del trasporto sul prezzo di questi prodotti. L'azione combinata di questi fattori spiega in un certo modo il nuovo orientamento della domanda di trasporto ed il cambiamento della posizione rispettiva di ciascun modo di trasporto.

Merita inoltre ricordare un altro aspetto anche se meno importante rispetto a quelli ora esaminati.

Il moltiplicarsi degli stadi di produzione, la specializzazione dei centri di attività, la creazione di depositi diversificati con rapida rotazione delle scorte, costituiscono dei fenomeni che hanno modificato i circuiti di distribuzione, favorendo il trasporto di carichi leggeri con rapido istradamento; in questo contesto, si è rivelato particolarmente idoneo il trasporto stradale che, rispetto a quello ferroviario, presenta una maggiore elasticità anche sul piano dei servizi di porta a porta.

#### 1.2. I rapporti tra l'offerta e la domanda di trasporto sui mercati

20. Dopo aver delineato nella parte precedente le modifiche fondamentali intervenute nel volume, nella struttura e nelle caratteristiche della domanda di trasporto, è opportuno esaminare il modo in cui i sistemi di trasporto nella Comunità sono stati in grado di soddisfare i bisogni di trasporto tanto sul piano quantitativo che su quello qualitativo.

21. Le esigenze dell'utente in materia di trasporto possono essere definite al tempo stesso come una domanda ed un fabbisogno espressi da un individuo e da un gruppo di individui, la collettività: l'individuo fa una domanda di trasporto e nella misura in cui i normali meccanismi del mercato non forniscono il trasporto richiesto nasce un bisogno.

Quando il trasportatore, che agisce nel proprio interesse, soddisfa tale domanda alle normali condizioni del mercato, viene a prestare un servizio commerciale. Quando l'entità dei servizi commerciali è insufficiente, nasce l'esigenza di un servizio di trasporto supplementare che può definirsi "bisogno" o "domanda sociale".

Nel caso del servizio commerciale, il costo complessivo è direttamente coperto col prezzo pagato dall'utente. Nel caso del bisogno o "servizio sociale" il prezzo del trasporto è ripartito tra l'utente ed i poteri pubblici.

Nel settore "bisogni" (o settore sociale) si distinguono due tipi di servizi: quelli che sono per se stessi non remunerativi e quelli che non sono remunerativi a causa della modicità dei prezzi praticati per motivi politici o sociali.

Si suole inoltre considerare un altro aspetto del problema, distinguendo tra costi individuali e costi collettivi. Questa distinzione è soprattutto importante all'atto di prendere decisioni in materia d'investimenti. I poteri pubblici devono tener conto non soltanto dei costi interni ma anche di quelli esterni. Merita sottolineare in proposito che la tecnica dell'analisi costi/utigli ha contribuito alla migliore comprensione dei problemi che si pongono in questo campo.

In generale, il concetto di "settore bisogni" ricomprende delle esigenze collettive che occorre soddisfare ma che non rientrano nel mercato (ad esempio: difesa, protezione dell'ordine pubblico). A queste si aggiungono altre esigenze cui si applica la nozione di vendita, ma che non possono essere soddisfatte in regime di concorrenza (ad esempio, l'elettricità). Nello stesso contesto si inserisce l'aspetto "utilità pubblica" del trasporto. Anche se l'intero settore dei trasporti non è di utilità pubblica, importa tuttavia sottolineare che le esigenze collettive in materia di trasporti presentano alcune caratteristiche proprie del concetto di pubblica utilità. Quando il soddisfacimento delle esigenze in materia di trasporto di pubblica utilità determina delle perdite si è in presenza di un servizio "bisogno".

E' difficile quantificare il settore "bisogni"; i poteri pubblici decidono quindi dell'esistenza e dell'importanza del settore "bisogni" basandosi su un giudizio qualitativo.

In linea generale è possibile trattare la domanda di trasporto di merci alla stessa stregua di una domanda di tipo commerciale : ovviamente, vi sono dei casi in cui la prestazione dei servizi di trasporto secondo i principi del commercio potrebbe non essere conforme all'interesse generale : è per questo motivo che gli articoli 80 del Trattato CEE e 70 del Trattato CEECA prevedono in particolare la possibilità di rispondere alle esigenze del trasporto di merci a carattere sociale.

1.2.1. Il soddisfacimento, sul piano quantitativo, dei bisogni di trasporto sui mercati a carattere commerciale

22. Quanto al trasporto stradale è lecito ritenere che in linea di massima la capacità dei trasporti sia stata sufficiente per rispondere sul piano quantitativo alla relativa domanda (ad eccezione di alcune relazioni). Dall'analisi dell'evoluzione del traffico totale di merci (tabelle dell'allegato II - doc. VII/137/75) emerge infatti che lo sviluppo del trasporto stradale è stato notevolissimo (+ 63 % nel periodo 1962-1973) nel quadro di un'espansione globale dell'intero settore dei trasporti del 44 %). (\*)

23. E' lecito chiedersi se le restrizioni quantitative decise da alcuni Stati membri tanto a livello nazionale che internazionale non abbiano impedito un aumento ancora maggiore delle prestazioni offerte da questo modo di trasporto. E' da ritenere che le restrizioni imposte al trasporto per conto altrui favoriscano in misura non trascurabile il ricorso al trasporto per conto proprio e, di conseguenza, lo sviluppo di una forma di trasporto che è spesso preferita ad altri modi di trasporto. Va sottolineato inoltre che anche se la

---

(\*) Il Gruppo UIC ritiene che le statistiche di cui si dispone non permettono di formulare delle conclusioni indiscutibili. Difatti questi dati hanno un carattere globale che non esprime la realtà dei mercati parziali in cui le relazioni tra offerta e domanda possono essere molto diverse.

realtà economica spesso prevale sui vincoli imposti dalle autorità il mercato viene comunque a subire dei pregiudizi lungo il periodo necessario all'adeguamento delle misure, soprattutto a causa del lasso di tempo che richiede il funzionamento dell'apparecchio amministrativo. D'altro canto, poiché il mercato continua ad evolversi anche lungo questo periodo, le nuove misure, messe a punto in base alla situazione anteriore, si rivelano ogni volta superate. A ciò si aggiunge il fatto che l'impresa, essendo impedita di seguire il ritmo dell'adeguamento spontaneo, non può condurre una razionale politica di gestione a medio termine e sarà costretta ad agire in modo discontinuo in funzione delle manipolazioni amministrative piuttosto che in funzione di considerazioni basate su una realtà economica moderna. (\*)

24. E' lecito quindi affermare che gli interventi delle autorità pubbliche non hanno potuto bloccare il fenomeno naturale dello sviluppo dei trasporti stradali, come emerge del resto chiaramente dall'esame comparativo dell'evoluzione del traffico sui mercati soggetti a restrizioni quantitative e sulle relazioni completamente libere. Devesi inoltre ammettere che in alcuni casi particolari il contingentamento, applicato in modo particolarmente rigoroso, ha suscitato dei fenomeni di capacità insufficiente, con conseguenti distorsioni nelle condizioni di concorrenza, come vedremo nei dettagli più avanti.

---

(\*) Il Gruppo UIC ritiene che nell'esame suddetto si è trattato principalmente dell'interesse della società e degli intenti e che non è stato tenuto abbastanza conto degli interessi delle imprese di trasporto.

25. Per quanto riguarda i trasporti per via navigabile è da constatare che in linea di massima questo settore non conosce restrizioni quantitative e che nessun bisogno di trasporto è rimasto insoddisfatto.

Tuttavia, in questo stesso settore sono emersi fenomeni di inadeguamento qualitativo ed anche quantitativo, per cui è stato necessario l'intervento dello Stato per sopprimere parte del naviglio più vetusto grazie ad azioni di demolizione finanziate in parte dai poteri pubblici.

Da notare inoltre che in questo settore intervengono periodicamente fenomeni di supercapacità temporanea, soprattutto a causa delle caratteristiche proprie della navigazione interna dal momento che questa dipende da condizioni naturali e deve disporre di natanti di riserva. Per far fronte a situazioni del genere si sta elaborando un regime d'immobilizzazione temporanea facoltativa da applicare alle principali idrovie della Comunità.

26. Quanto ai trasporti a mezzo ferrovia è lecito ritenere che l'attuale capacità di trasporto consenta, in periodi normali, di far fronte ai bisogni della clientela. Va osservato tuttavia che

- le aziende ferroviarie non possono decidere con piena autonomia gli investimenti in materiale, giacché di norma questi ultimi dipendono da decisioni delle autorità di tutela, adottate nel quadro della procedura di formazione del bilancio annuale tenendo conto di imperativi di ordine politico,
- a causa della gestione simultanea del servizio passeggeri e di quello merci, quest'ultimo è periodicamente influenzato dalle esigenze proprie del servizio passeggeri o addirittura subordinato a questo ultimo nel corso dei periodi di punta e su determinate linee;

- le infrastrutture ferroviarie, il cui sviluppo non è nelle mani delle aziende ferroviarie, condizionano in ampia misura la possibilità di adeguare in modo continuativo l'offerta di trasporto alla domanda. Alcune linee sono già arrivate al limite della saturazione e notevoli difficoltà si sono registrate nei primi mesi della crisi energetica a causa del sensibile aumento della domanda di trasporto ferroviario, con conseguenti ripercussioni sulla qualità del servizio offerto alla clientela ed in particolare sui termini di consegna.

1.2.2. Il soddisfacimento, sul piano qualitativo, dei bisogni di trasporto sui mercati a carattere commerciale

27. Per avere un'idea - anche approssimativa - del modo in cui il sistema dei trasporti è stato in grado di far fronte ai bisogni manifestatisi a livello comunitario, occorre spingere l'analisi al di là degli aspetti puramente quantitativi e soffermarsi sulla capacità dei singoli modi di trasporto di soddisfare i bisogni diversificati che sono propri di un'economia altamente industrializzata.

28. Il trasporto stradale, malgrado le limitazioni quantitative, è riuscito ad adeguarsi in ampia misura alle nuove esigenze, grazie alla sua struttura elastica. L'adeguamento si è avuto su diversi piani e precisamente :

- quello della specializzazione del materiale di trasporto.  
La gamma dei veicoli industriali attualmente disponibili sul mercato consente ai vettori di disporre, sia per quanto riguarda il carico utile che le attrezzature, del tipo di materiale appropriato ai bisogni della clientela;
- quello della qualità della prestazione : i notevoli progressi compiuti nell'industria automobilistica, aggiunti ai vantaggi derivanti dal miglioramento delle infrastrutture grazie in particolare alla costruzione di grandi assi autostradali, hanno consentito ai trasportatori di migliorare la qualità dei servizi di porta a porta con conseguente diminuzione dei tempi di trasporto;

- quello dell'elasticità della gestione : la struttura di questo settore professionale (sono numerose le aziende di piccole dimensioni, disseminate su tutto il territorio) ha consentito al trasporto stradale di eliminare o di ridurre sensibilmente i periodi di attesa tra la domanda del cliente e la messa a disposizione del mezzo di trasporto.

29. I trasporti per via navigabile sono riusciti ad adeguarsi progressivamente alle modifiche intervenute nella domanda di trasporto.

Il materiale di navigazione interna ha realizzato dei sensibili progressi grazie alla specializzazione dei natanti e e all'introduzione di nuove tecniche (convogli spinti, possibilità di navigazione continua grazie all'uso del radar, aumento della portata lorda).

Assai importante è stata inoltre l'azione diretta a favorire il rinnovamento del materiale vetusto, azione che del resto è stata incoraggiata con interventi finanziari degli Stati.

Infine, i notevoli lavori realizzati sui grandi assi europei (canalizzazione, ammodernamento delle chiuse, costruzione di nuove opere d'arte ecc....) hanno consentito alla navigazione interna di migliorare la redditività e l'efficienza dell'apparato produttivo.

30. Quanto alle ferrovie è da notare che malgrado le già ricordate restrizioni di bilancio, le aziende ferroviarie hanno compiuto notevoli sforzi per migliorare la qualità delle prestazioni offerte alla clientela.

./.

Tuttavia le ferrovie, che forniscono servizi polivalenti, non sempre hanno potuto sfruttare i vantaggi di ordine tecnico ed economico che il trasporto ferroviario presenta rispetto agli altri modi di trasporto (minore consumo d'energia rispetto al trasporto stradale, sicurezza, maggiore indipendenza dai fattori meteorologici e dagli ingombri della circolazione, elevati carichi unitari e per convoglio, maggiori possibilità di automazione ecc. ...). Le ferrovie non dispongono sempre infatti dell'autonomia sufficiente per adeguarsi rapidamente alle nuove esigenze del mercato, specializzando le prestazioni in quei trasporti per i quali esse costituiscono il mezzo di trasporto più adeguato (trasporto a mezzo di treni completi, a grande distanza, a mezzo gruppi di carri, grandi containers, da raccordo a raccordo ecc. ...). (1)

## 2. La situazione concorrenziale del mercato

### 2.1. Considerazioni generali

31. Dopo aver chiarito, nella parte che precede, il modo in cui i sistemi di trasporto sono stati in grado di soddisfare i bisogni, è opportuno accertare quali effetti questa situazione ha esplicato sui prezzi di trasporto ed in quale misura fenomeni di posizione dominante o di concorrenza rovinosa hanno inciso sui mercati dei trasporti di merci.

A causa dell'eterogeneità del mercato e della mancanza di informazioni sistematiche non è possibile valutare la situazione con la precisione auspicabile.

./.

---

(1) Le Bundesverband Spedition und Lagerei è del parere che la situazione precaria delle ferrovie non è dovuta esclusivamente alla loro mancanza di autonomia.

## 2.2. Gli abusi di posizione dominante

32. In linea generale la categoria dei trasportatori stradali o per via fluviale è talmente ampia da impedire, all'interno di questi due modi di trasporto, il rischio di abusi di posizione dominante.

Difatti, la concorrenza all'interno della categoria è vivissima il che riduce molto le possibilità di affermazione di posizioni di carattere monopolistico od oligopolistico.

Questa constatazione trova conferma nel fatto che finora non si sono avuti interventi della Commissione per sanzionare abusi nel quadro dell'applicazione del regolamento 1017/68 recante attuazione delle norme di concorrenza al settore dei trasporti terrestri.

33. Sul piano teorico è lecito chiedersi se il fatto che sul mercato operino imprese ferroviarie di dimensione nazionale non possa provocare dei rischi nel senso della formazione di prezzi di carattere oligopolistico. A giudizio dei servizi della Commissione, la risposta su un piano generale non può essere che negativa dal momento che sia sul piano nazionale che su quello internazionale l'aliquota delle ferrovie nel mercato dei trasporti di merci è diminuita (su alcuni mercati la posizione delle ferrovie è persino minoritaria). Ove si tenga conto dell'elevato grado di fungibilità della maggior parte delle prestazioni di trasporto (in particolare della ferrovia nei confronti della strada) è lecito ritenere che - come del resto è provato dalle esperienze - il rischio di abuso di posizione dominante sia in pratica molto attenuato; questo non esclude che per certi mercati di trasporto specifici (che richiedono per esempio l'uso di un materiale speciale) o per determinati trasporti effettuati per taluni clienti, le ferrovie possano trovarsi in una situazione di posizione dominante, in particolare in seguito all'applicazione di tariffe speciali.

./.

2.3. La concorrenza "rovinosa"

34. Il rischio di concorrenza "rovinosa" è stato più volte ricordato tanto sul piano nazionale che su quello comunitario per affermare la necessità di alcuni interventi dei poteri pubblici per limitare la libertà decisionale delle imprese sia in materia di prezzi che nel campo degli investimenti in materiale.

Non si tratta qui di discutere sul fondamento teorico di questa tesi, ma di accertare se ed in quale misura possano determinarsi situazioni di concorrenza rovinosa.

35. Una risposta precisa non è facile per quanto riguarda i trasporti su strada. Se infatti si prendono in considerazione i mercati nazionali dei trasporti i pareri sono divergenti : secondo le ferrovie e, in certa misura anche secondo i vettori stradali, l'offerta permanentemente eccedentaria che caratterizza il mercato è all'origine di fenomeni di concorrenza rovinosa. Di parere opposto sono invece gli utenti.

Per quanto riguarda i trasporti internazionali tra Stati membri alcune conclusioni si possono trarre basandosi in certa misura sulle esperienze risultanti dall'applicazione del regolamento n. 1174/68. Dalle constatazioni che in materia sono state registrate negli ultimi anni è lecito dedurre che in linea di massima i prezzi di trasporto restano all'interno di forcelle del 23% senza toccare il limite inferiore.

Se contratti particolari sono stati stipulati a prezzi inferiori la ragione risiede generalmente nelle diminuzioni di costo risultanti da una migliore organizzazione dei trasporti. Basandosi su queste esperienze è lecito quindi escludere che nel settore dei trasporti stradali sia constatabile una tendenza verso fenomeni di concorrenza rovinosa.

./.

36. I servizi della Commissione non ritengono che tali fenomeni possano essere gravi e permanenti, giacché la struttura stessa della categoria professionale vi si oppone. Non si vede infatti come una piccola impresa di trasporto stradale possa praticare a lungo dei prezzi inferiori a quelli di costo senza incorrere automaticamente nel fallimento (1).

E' lecito quindi chiedersi se all'origine delle divergenze di opinioni non sia la diversa interpretazione che ciascuna parte dà all'espressione "concorrenza rovinosa". Se con questa locuzione si allude alla situazione in cui le disparità di trattamento tra le imprese interessate si riflettono sui costi e, quindi, sui prezzi praticati, il problema va considerato sotto un diverso profilo e precisamente sotto l'aspetto delle distorsioni della concorrenza, problema di cui si tratterà in appresso.

#### 2.4. Gli effetti della situazione concorrenziale sui prezzi di trasporto

37. Se si compara l'evoluzione dei prezzi al consumo con l'evoluzione dei proventi medi per tonnellata/km dei trasporti ferroviari in vagoni completi (che sono i soli dati esaurienti di cui i servizi della Commissione dispongono, cfr. allegato II tabella 6, doc. VII/137/75), si constaterà che in tutti i paesi per cui informazioni complete sono disponibili che l'aumento dei prezzi al consumo anche se in diversa misura è stato superiore all'aumento dei prezzi di trasporto. E' lecito quindi concludere che nel corso dell'ultimo decennio la concorrenza sui diversi mercati di trasporto ha contribuito ad impedire un aumento comparabile a quello del costo della vita, situazione di cui hanno beneficiato gli utenti (2).

---

(1) Il Gruppo UIC ed il sindacato dei dirigenti d'azienda ritengono che questi argomenti non sono convincenti.

(2) Il Gruppo UIC sottolinea a questo proposito la degradazione quasi generale dei risultati finanziari delle ferrovie; inoltre durante il recente periodo di crescente inflazione i trasportatori hanno visto i loro costi aumentare notevolmente. Questo aumento non è stato compensato dall'aumento delle tariffe per motivi d'ordine concorrenziale. Ne è risultato una degradazione generale dei risultati finanziari.

38. La maggior omogeneità della navigazione interna o di una parte considerevole di questo settore consente di misurare in modo più preciso gli effetti della situazione concorrenziale sul relativo mercato.

La supercapacità che si manifesta in questo settore provoca delle brusche flessioni dei prezzi di trasporto, con conseguenti gravi incidenze sulla situazione delle imprese interessate. A questa situazione si dovrebbe porre rimedio nel quadro dei provvedimenti di immobilizzazione del naviglio già in via di elaborazione.

39. Quanto alle ferrovie, le tariffe ferroviarie hanno spesso la funzione di prezzi orientativi. Da notare tuttavia che sui prezzi praticati incidono i prezzi - spesso fissati liberamente - dei trasporti stradali e fluviali concorrenti, con la conseguenza che le tariffe od i prezzi di concorrenza delle ferrovie si applicano ad un volume di traffico sempre più rilevante e riducono in misura corrispondente le entrate attese dall'applicazione delle tariffe normali.

#### 2.5. Le distorsioni nella situazione concorrenziale

40. Il fatto che il mercato comunitario dei trasporti di merci sia abbastanza competitivo non esclude che all'interno di questo stesso mercato esistano distorsioni concorrenziali. Finora non è stato possibile realizzare negli Stati membri un'organizzazione soddisfacente della concorrenza dei trasporti di merci per via terrestre. Questa circostanza si riflette evidentemente sul piano comunitario e costituisce uno degli ostacoli fondamentali che si frappongono allo sviluppo della politica comune dei trasporti.

Le cause delle distorsioni vanno ricercate sia all'interno che all'esterno delle organizzazioni del mercato. Le principali sono : (\*)

- la mancata soluzione della questione dei rapporti tra le aziende ferroviarie e gli Stati (1)
- la questione, tuttora aperta, dell'imputazione dei costi d'infrastruttura
- le disparità e le divergenze tra le norme che sul piano comunitario e su quello dei singoli Stati membri disciplinano la capacità di trasporto ed i prezzi.

E' opportuno esaminare distintamente questi diversi problemi.

41. Quanto alle ferrovie è indubbio che il peculiare status delle aziende ferroviarie costituisce una delle cause che finora hanno impedito un definitivo chiarimento della situazione.

Poiché il carattere di servizio pubblico delle ferrovie è mantenuto, i poteri pubblici continuano ad intervenire nella fissazione del livello generale delle tariffe, con la conseguenza che non è garantita la copertura dei costi complessivi con le entrate del traffico. Le entrate insufficienti che ne risultano ed il fatto che attualmente la contabilità delle ferrovie non presenta una netta distinzione tra costi ed entrate del settore merci rispetto a quello passeggeri, non possono che rafforzare la presunzione del carattere politico di alcune tariffe ferroviarie.

./.

---

(1) Una soluzione è attesa dalla decisione del Consiglio del ..... relativa al risanamento della situazione delle aziende ferroviarie e all'armonizzazione delle regole che disciplinano le relazioni finanziarie tra queste aziende e gli Stati (decisione non ancora pubblicata).

(\*) L'UIC ed i sindacati propongono inoltre di menzionare :  
- la diversità delle condizioni di lavoro nei modi di trasporto ed il mancato rispetto delle regole in questo campo ed in quello della sicurezza  
- l'insufficienza degli investimenti ferroviari.

E' evidente che finquando una parte considerevole del mercato sarà influenzata da prezzi "politici" che, presumibilmente, non coprono i costi corrispondenti, resterà problematica un'organizzazione del mercato che sia fondata sull'economia di mercato (1). Si tratta quindi di una questione fondamentale per l'orientamento dei lavori.

42. In materia di imputazione dei costi di infrastruttura merita osservare che soltanto nel settore del trasporto ferroviario l'onere della gestione e della manutenzione delle infrastrutture è integralmente imputato alle ferrovie. Non sembra tuttavia che la soluzione dei problemi che qui si pongono presenti difficoltà insuperabili. Basterebbe che nel quadro di una soluzione interinale le incidenze negative che da questa situazione discendono per le ferrovie facciano oggetto di compensazioni che possono essere autorizzate in forza del regolamento CEE n. 1107/70.

43. Resta il problema delle distorsioni che risultano dalle regolamentazioni in materia di capacità e di prezzi di trasporto.

Come provano le consultazioni cui la Commissione ha proceduto, il fatto che attualmente esistano sui mercati dei trasporti della Comunità dei provvedimenti divergenti e disparati è all'origine di distorsioni di ogni genere. Qualunque sia il regime che sarà accolto sul piano comunitario è indispensabile che questo regime sia armonizzato ove non si vogliano compromettere e privare di qualsiasi significato le basi stesse della politica comune dei trasporti quale risulta dagli articoli 74 e 75 del Trattato.

./.

---

(1) Da notare che nella decisione ricordata nella nota 1 del punto 40, il Consiglio ha mantenuto la possibilità per gli Stati membri di intervenire nella fissazione del livello tariffario delle ferrovie.

### 3. L'integrazione comunitaria del settore dei trasporti

44. L'integrazione del settore dei trasporti, ossia la libera circolazione dei servizi di trasporto all'interno della Comunità, deve contribuire alla realizzazione del mercato comune generale e costituisce quindi uno degli obiettivi generali della politica comune dei trasporti. L'integrazione avrebbe dovuto organizzarsi fissando :

- le norme comuni di cui all'articolo 75, 1 a),
- le condizioni per l'ammissione dei vettori non residenti ai trasporti nazionali in uno Stato membro (art. 75, 1 b),
- le condizioni che permettano ai vettori di accedere in via permanente a tutte le attività di trasporto nel territorio di uno Stato membro (diritto di stabilimento - art. 52 e segg.)

E' opportuno ora esaminare in quale misura questi obiettivi sono stati conseguiti.

#### 3.1. Le norme comuni previste dall'articolo 75, 1 a) del Trattato

45. Nel campo dei trasporti su strada i provvedimenti che hanno consentito di compiere alcuni progressi verso la libera circolazione dei servizi sono in particolare : la prima direttiva del 1962 (1), modificata nel 1974 (2), la direttiva relativa ai trasporti combinati (3) e l'istituzione del contingente comunitario (4).

./.

---

(1) G.U. n. 70 del 6.8.1962, pag. 2005

(2) G.U. n. L 84/8 del 28.3.1974

(3) non ancora pubblicata

(4) G.U. n. L 349 del 28.12.1974, pag. 5

Devesi tuttavia ammettere che, da un lato, le direttive del 1962 e del 1974 riguardano soltanto alcuni traffici e che, dall'altro, il contingente comunitario interessa una modestissima percentuale dell'insieme degli scambi tra Stati membri ed ha una validità limitata attualmente al 31 dicembre 1975.

La maggior parte dei trasporti di merci su strada tra gli Stati membri resta quindi soggetta alle disposizioni - talvolta divergenti e contraddittorie (si vedano in particolare i trasporti per conto proprio e quelli in transito) - che sono previste da accordi bilaterali e che perpetuano il sistema dei corridoi di traffico riservati ai soli cittadini degli Stati contraenti. Si tratta quindi di contingenti che non solo costituiscono la negazione di qualsiasi processo d'integrazione, ma che possono anche dar luogo a discriminazioni basate sulla nazionalità, discriminazioni che sono contrarie ai principi enunciati dall'articolo 7 del Trattato e che vanno quindi soppresse nel quadro della statuizione delle norme comuni di cui all'articolo 75 del Trattato. Da notare infine che questi stessi contingenti sono ripartiti tra gli Stati contraenti in base a criteri che non tengono sufficientemente conto delle effettive esigenze del mercato.

46. La situazione è più soddisfacente nel settore della navigazione interna, che in pratica non conosce ostacoli alla libera circolazione dei servizi sul piano internazionale. Da notare comunque che i progressi in questo campo non sono il risultato di azioni comunitarie, ma sono riconducibili alle condizioni internazionali che da tempo hanno orientato in tal senso l'esecuzione dei traffici sulle più importanti vie navigabili dell'Europa occidentale.

47. Per quanto riguarda infine il settore ferroviario deve essere riconosciuto che le relative aziende hanno intensificato la cooperazione sul piano internazionale.

Finora tuttavia la legislazione comunitaria non è stata determinante ai fini dell'integrazione di questo settore a livello comunitario. Di recente il Consiglio ha comunque adottato degli orientamenti di massima in materia di cooperazione delle aziende ferroviarie e in ordine alla loro integrazione sul piano comunitario (1).

48. In conclusione è lecito affermare che dall'entrata in vigore del Trattato la politica comune dei trasporti ha esercitato un modesto impatto sull'evoluzione del mercato dei trasporti verso la libera circolazione dei servizi.

3.2. L'ammissione ai trasporti nazionali dei vettori non residenti (articolo 75, 1 b) del Trattato

49. In questo campo nessun provvedimento è stato emanato sul piano comunitario. In pratica l'attuale situazione è identica a quella che esisteva prima dell'istituzione della Comunità.

I mercati nazionali del trasporto di merci su strada sono rimasti quindi chiusi, ed i vettori non residenti non hanno acquisito alcuna possibilità di accedere ai trasporti nazionali.

./.

---

(1) Cfr. articolo 11 della decisione del Consiglio citata alla nota 1, par. 40.

Nella navigazione interna, per contro, a parte qualche eccezione, la libera prestazione dei servizi è stata ampiamente realizzata grazie alle concezioni molto più avanzate che hanno sempre caratterizzato questo settore di attività.

Nel campo dei trasporti ferroviari il problema non si pone a motivo delle caratteristiche proprie della gestione ferroviaria.

La legislazione comunitaria non ha quindi avuto nessun impatto per quanto riguarda l'ammissione dei vettori non residenti ai trasporti nazionali, e le prescrizioni dell'articolo 75 1 b) del Trattato, che avrebbero dovuto trovare applicazione prima della fine del periodo transitorio, sono rimaste lettera morta.

### 3.3. L'attuazione del diritto di stabilimento (articolo 52 e segg. del Trattato)

50. I lavori che sul piano comunitario sono stati intrapresi (anche se con ritardo rispetto ai termini previsti dal Programma Generale (1)), al fine di attuare il diritto di stabilimento nel settore dei trasporti, non sono stati portati a termine a motivo dei successivi sviluppi della situazione.

Grazie infatti alla sentenza della Corte di Giustizia, nella causa 2/74 (2), le disposizioni del Trattato relative al diritto di stabilimento sono divenute ormai direttamente applicabili, per cui tutte le restrizioni imposte dalle legislazioni nazionali alla libertà di stabilimento dei cittadini di uno Stato membro in un altro Stato membro devono considerarsi abrogate (\*).

---

(1) G.U. n. 2, del 15 gennaio 1962

(2) G.U. n. C 114 del 27 settembre 1974, pag. 26

(\*) Il Bundesverband Spedition und Lagerei osserva che esistono degli impedimenti all'esercizio della professione di agenti doganali in Italia, in Francia e nel Benelux.

4. L'organizzazione comune del mercato dei trasporti nel quadro dell'azione diretta al conseguimento degli obiettivi di politica generale

4.1. Considerazioni di carattere generale

51. Il carattere altamente industrializzato delle nostre economie costituisce uno dei fattori che hanno maggiormente influenzato l'evoluzione della domanda di trasporto. Non vanno dimenticate tuttavia - anche se questa circostanza si colloca su un piano del tutto diverso - le incidenze che sulla domanda di trasporto hanno indirettamente esplicitato gli orientamenti seguiti sul piano comunitario e su quello degli Stati membri nell'intento di ovviare, attraverso interventi statali, alle conseguenze negative per la collettività e che discendono dall'attuazione di politiche basate esclusivamente sulla legge del mercato e quindi sul profitto industriale.

La politica regionale, che tende a correggere gli squilibri economici tra le regioni della Comunità, costituisce il riflesso di tali concezioni che postulano un atteggiamento "volontaristico" dei poteri pubblici. Lo stesso dicasi della politica in materia di ambiente e di sistemazione generale del territorio.

52. Nella comunicazione dell'ottobre del 1973 la Commissione ha posto in luce il ruolo che la politica comune dei trasporti può svolgere per contribuire al conseguimento degli obiettivi previsti dalle politiche suddette.

In sede di attuazione di queste stesse politiche l'azione dei trasporti si collocherà in primo luogo nel campo delle infrastrutture. Ciò non esclude che nello stesso senso possano contribuire i provvedimenti che disciplinano il funzionamento dei mercati dei trasporti (capacità, prezzi e condizioni di trasporto, concorrenza) (\*).

./.  
(\* ) Il Gruppo UIC osserva che altri interventi possono orientare certi traffici verso modi di trasporto più adatti agli obiettivi prefissi.

Ciò è soprattutto vero per quanto riguarda :

- i servizi istituiti per soddisfare bisogni d'interesse generale e che possono essere inseriti nella categoria dei servizi pubblici;
- i provvedimenti tariffari e in particolare le misure di sostegno previste dall'articolo 80 del Trattato CEE e dall'articolo 70 CECA al fine di apportare un aiuto temporaneo alle regioni o a determinate imprese in difficoltà.

53. Importa ricordare al riguardo che l'istituzione di servizi destinati a soddisfare gli interessi della collettività implica che alle aziende incaricate della gestione vengano imposti alcuni obblighi di servizio pubblico e precisamente gli obblighi di esercizio e di trasporto, nonché l'obbligo tariffario.

Per disciplinare la materia sul piano comunitario il Consiglio ha adottato il 26 giugno 1969 il regolamento n. 1191/69 che in relazione ai tre modi di trasporto prevede tra l'altro :

- il principio della soppressione degli obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico,
- il mantenimento o l'imposizione di tali obblighi nella misura in cui siano indispensabili per garantire l'offerta di trasporti sufficienti.

E' opportuno accertare in quale misura si ricorre alle possibilità offerte dalle disposizioni nazionali o da quelle predisposte sul piano comunitario per conseguire, attraverso l'istituzione di servizi pubblici, obiettivi di carattere socio-economico.

#### 4.2. Gli obblighi di esercizio e di trasporto

54. In quasi tutti gli Stati membri i servizi ferroviari che provvedono al trasporto di viaggiatori e di merci sono soggetti ad obblighi di esercizio e di trasporto. Gli altri modi di trasporto, ad eccezione del trasporto regolare di viaggiatori su strada, non conoscono tali obblighi.

55. Il mantenimento dell'obbligo di esercizio implica tra l'altro l'obbligo di mantenere in esercizio determinate linee a scarso traffico, la cui gestione è deficitaria e beneficia di compensazioni finanziarie da parte dello Stato conformemente alle disposizioni del regolamento comunitario. E' noto che questa situazione è determinata da considerazioni che in linea di massima esulano dal settore dei trasporti: non è da escludere che in certi casi qualora questi trasporti fossero effettuati da imprese nel quadro della libera iniziativa economica, queste sarebbero in grado di soddisfare le esigenze di trasporto senza oneri per la collettività.

56. L'obbligo di trasporto è un vincolo di portata generale imposto soprattutto alle ferrovie e che, congiunto agli obblighi tariffari, potrebbe determinare svantaggi economici per le imprese interessate. E' da ritenere che in un mercato sempre più concorrenziale, dove esistono diversissimi mezzi di trasporto, la questione del mantenimento dell'obbligo di trasporto debba essere riesaminata.

#### 4.3. Gli obblighi tariffari

57. Nella maggior parte dei casi i governi, per motivi di politica economica generale, intervengono nella fissazione del livello generale dei prezzi di trasporto delle ferrovie. Per gli altri modi di trasporto l'intervento governativo si limita ai settori soggetti a tariffazione obbligatoria.

Come conseguenza di questi interventi e, in particolare, a seguito del rifiuto di autorizzare maggiorazioni tariffarie, le imprese interessate potrebbero subire perdite che non danno luogo a compensazione obbligatoria e che potrebbero compromettere la loro redditività. In alcuni paesi inoltre è anche soggetto ad autorizzazione preventiva d'adeguamento delle tariffe alle condizioni del mercato, con la conseguenza che le imprese interessate subiscono gravi pregiudizi commerciali in un mercato regolato dalle leggi della concorrenza. Anche in questo caso le imprese che fanno oggetto di questi interventi sono generalmente quelle ferroviarie. Gli interventi in parola dovrebbero essere limitati ai casi previsti dall'articolo 80 CEE e dall'articolo 70 CECA. (1)

---

(1) cfr. nota (1), punto 41

5. L'efficacia e la validità degli interventi statali nell'organizzazione comune dei mercati dei trasporti

58. Alla luce delle considerazioni che precedono è lecito chiedersi quale sia il valore e l'efficacia dei sistemi nazionali o comunitari, destinati a disciplinare la capacità ed i prezzi del trasporto di merci nel quadro di un mercato a carattere commerciale.

5.1. Le diverse forme di regolamentazione della capacità

59. La regolamentazione della capacità attraverso l'imposizione di restrizioni quantitative ha in particolare lo scopo di limitare la concorrenza tra modi di trasporto e tra imprese dello stesso modo di trasporto. Con queste restrizioni si vuole infatti incidere indirettamente sul livello dei prezzi di trasporto al fine di portarli ad un livello ritenuto adeguato. Gli strumenti cui generalmente si fa ricorso sono :

- il contingentamento delle autorizzazioni di trasporto,
- l'esame dei bisogni individuali delle imprese di trasporto.

Nella maggior parte dei casi è utilizzato il primo metodo, mentre il secondo ha finora trovato applicazione soltanto nei Paesi Bassi.

5.1.1. Il contingentamento delle autorizzazioni

60. Il contingentamento, quale è generalmente praticato, è fissato a priori e per sua stessa natura ha un carattere relativamente rigido. Ne consegue che - come del resto dimostra l'esperienza acquisita - un sistema di contingentamento permanente non può costituire un mezzo idoneo per provvedere con la dovuta rapidità ed elasticità all'adeguamento quantitativo dell'offerta alla domanda. Merita in particolare sottolineare che in linea di massima i contingentamenti sono stabiliti senza tener conto delle previsioni dei bisogni e per un periodo prestabilito, con la conseguenza che essi non sono idonei a far fronte alle fluttuazioni - spesso assai sensibili - dei mercati considerati. A motivo della sua arbitrarietà il contingentamento può provocare limitazioni abusive della capacità ed aumenti ingiustificati nei prezzi di trasporto.

Se per contro il contingente è stabilito ad un livello talmente elevato da permettere, senza alcuna restrizione, l'utilizzazione delle capacità esistenti, esso sarà uno strumento del tutto inutile ed unicamente fonte di formalità burocratiche e di spese ingiustificate.

In conclusione il contingentamento, nella forma attualmente praticata, o produce effetti arbitrari o si rivela del tutto inefficace (\*).

61. Non va infine dimenticato che il trasporto di merci su strada soddisfa particolari esigenze che, soprattutto per determinate categorie di traffico, sono ormai considerate come condizioni essenziali della prestazione (trasporto di porta a porta senza rottura di carico, flessibilità dell'esercizio, specializzazione del trasporto, accompagnamento della merce ecc. ...).

Nella misura in cui il contingentamento provoca delle restrizioni effettive al soddisfacimento dei bisogni di trasporto degli utenti, ne risulterà, a termine, uno spostamento verso il trasporto per conto proprio che in pratica non è soggetto a restrizioni.

#### 5.1.2. L'esame dei bisogni individuali

62. I Paesi Bassi effettuano il controllo della capacità in base all'esame individuale dei bisogni di trasporto. Con questo sistema qualsiasi impresa di trasporto che voglia ottenere un'autorizzazione deve fornire la prova (presentazione dei contratti di trasporto) dei bisogni di trasporto cui essa deve far fronte.

./.

- 
- (\*) Il Gruppo UIC pur riconoscendo che il sistema di contingentamento può favorire gli interessi nazionali si pronuncia per il suo mantenimento nell'organizzazione futura dei mercati e suggerisce :
- di attenuare la sua rigidità limitando la durata di validità delle autorizzazioni,
  - di prendere in considerazione l'elemento importantissimo dell'elasticità nell'utilizzazione più o meno intensa, in funzione della situazione del mercato, di autorizzazioni per una certa capacità in tonnellate,
  - di stabilire delle previsioni e di adottare i contingenti secondo il ritmo dello sviluppo del traffico.

L'UIC ritiene inoltre che il contingentamento non provoca, in regola generale, un rincaro non giustificato dei prezzi di trasporto.

- Il "Bundesverband Spedition u. Lagerei" si riferisce all'esempio tedesco per mostrare che un contingentamento può essere applicato con elasticità e senza provocare conseguenze negative.

In forza di questo sistema il rinnovo dell'autorizzazione è subordinato alla prova che il vettore ha realizzato un volume di prestazioni di trasporto proporzionale alla capacità autorizzata e con un congruo margine di profitto.

Le autorità competenti hanno inoltre la facoltà di soprassedere al rilascio delle autorizzazioni qualora cio' sia giustificato dalla situazione del mercato.

## 5.2. Le diverse forme di tariffazione

66. Le tariffazioni attualmente applicate si possono distinguere in due grandi categorie :

- le tariffe a carattere obbligatorio, a prezzi fissi a maxima o a minima o a forcelle, differenziate in base alla natura dei prodotti e alle condizioni del tonnellaggio : il vettore ha l'obbligo di rispettare queste tariffe, mentre i prezzi che vi derogano sono soggetti al controllo a priori o a posteriori da parte delle autorità;
- le tariffe a carattere indicativo, contenenti prezzi o listini dai quali il vettore puo' liberamente discostarsi senza dover darne giustificazione alle autorità.

Nel primo caso, l'applicazione delle tariffe costituisce la norma, mentre l'applicazione dei prezzi individuali costituisce l'eccezione.

Nel secondo caso prevale in linea di massima la situazione opposta.

Attualmente tutte le tariffe - che del resto vengono omologate e talvolta anche approvate dalle autorità - sono stabilite in base ai costi medi dei trasporti e rispondono ai costi individuali reali soltanto quando siano differenziate in base a criteri molto elaborati.

### 5.3. Gli effetti della tariffazione sui prezzi praticati

67. Se l'applicazione obbligatoria delle tariffe è effettivamente controllata e sanzionata e se i prezzi che vi derogano costituiscono l'eccezione, le tariffe hanno una funzione protettiva e garantiscono al vettore la remunerazione dei servizi. La concorrenza attraverso i prezzi può esercitarsi soltanto entro i limiti previsti dalle tariffe.

L'organizzazione dei mercati mediante tale coordinamento tariffario implica che qualunque sia il modo di trasporto i vettori applichino sistemi tariffari con effetti equivalenti.

Senonché, l'attuale situazione è caratterizzata dalla coesistenza di sistemi tariffari a carattere obbligatorio, di sistemi a carattere indicativo e di regimi di libera formazione dei prezzi.

Inoltre, alcuni sistemi tariffari a carattere obbligatorio sono in pratica rispettati in misura diversa.

./.

69. Sembra quindi difficile attribuire al sistema tariffario, anche se obbligatorio, effetti che vadano al di là della funzione di orientamento ai fini della stipulazione dei prezzi individuali se si eccettua la tariffazione obbligatoria delle ferrovie: tutt'al più si può adesso riconoscere un valore di natura psicologica. Se infatti la situazione del mercato, che è determinata dal rapporto tra domanda e offerta da un lato e dall'evoluzione dei costi dall'altro, non si rispecchia più nelle tariffe in vigore, le transazioni tra le parti contraenti si adegueranno ineluttabilmente alla situazione economica reale.

Specie in caso di tendenza al ribasso, rispetto ai prezzi base delle tariffe, è facilissimo eludere le disposizioni regolamentari attraverso un'intesa tra le parti contraenti. Queste dispongono infatti di molteplici mezzi che consentono di sfuggire facilmente alle prescrizioni regolamentari (ristorni, prezzi fittizi sul documento di trasporto, sconti di fedeltà, ecc...).

In caso di tendenza all'aumento, rispetto ai prezzi massimi della tariffa, i vettori potranno eludere gli obblighi tariffari scegliendo quelle offerte che consentano loro di realizzare il migliore profitto.

L'inefficacia relativa della regolamentazione tariffaria è stata confermata dalle esperienze risultanti dall'applicazione del regolamento (CEE) n. 1174/68, i cui tratti essenziali sono esposti nei diversi rapporti elaborati dal Comitato specializzato istituito in forza di questo stesso regolamento (\*).

---

(\*) Il Bundesverband Spedition und Lagerei contesta questa conclusione indicando che l'insufficienza del controllo e delle sanzioni in certi paesi è alla base del mancato successo di questa esperienza.

Il Comitato ha in particolare constatato che in alcune relazioni di traffico tra Stati membri, l'apertura della forcina, fissata al 23%, si è sensibilmente ampliata per effetto delle modifiche intervenute nelle parità delle monete degli Stati membri interessati, ma che questo fenomeno non ha avuto incidenze sul livello medio dei prezzi praticati, che sono quindi rimasti relativamente stabili.

#### 5.4. Gli effetti della regolamentazione della capacità sulla redditività del materiale di trasporto

70. Gli elementi a disposizione della Commissione non sono sufficienti né per valutare, sul piano generale o settoriale, le incidenze che le regolamentazioni sull'organizzazione dei trasporti esplicano sulla redditività dei trasporti, né per delinearne gli sviluppi nel corso degli ultimi anni.

Meritano tuttavia di essere segnalati alcuni fattori che incidono negativamente sulla redditività.

71. Il settore dei trasporti su strada è soggetto, soprattutto sul piano internazionale, a prescrizioni che limitano l'uso del materiale e che di conseguenza ne riducono la redditività. Ad esempio, nel quadro dei contingenti bilaterali, il vettore che trasporta un carico nel viaggio di andata è autorizzato a prendere un carico nel viaggio di ritorno soltanto se è destinato al paese di provenienza del veicolo. E' inoltre vietato l'acquisto di noli a destinazione di un altro Stato membro (come è il caso per il contingente comunitario). Lo stesso dicasi per quanto riguarda la possibilità di effettuare trasporti sul territorio dello Stato destinatario del viaggio di andata.

Da notare inoltre che i contingenti bilaterali sono normalmente stabiliti in base al principio della reciprocità<sup>(\*)</sup>. Ne consegue che la capacità delle due parti contraenti, ammesse a partecipare al traffico,

---

(\*) Il Bundesverband Spedition und Lagerei si pronuncia per il mantenimento di questo principio fino a quando un'armonizzazione dei costi delle imprese (tasse fiscali, carburanti e veicoli, regolamentazioni sociali, pesi e dimensioni) non sia realizzata al livello comunitario.

è da ritenersi identica anche se diverso è il volume delle correnti di traffico nei due sensi. Una situazione del genere non può che impedire l'impiego ottimale del materiale rotabile. Va osservato inoltre che le autorizzazioni di trasporto sono rilasciate secondo modalità che costituiscono di per sé un ulteriore fattore limitativo della redditività. Rientrano in questa categoria quelle norme che impediscono ad esempio, l'intercambiabilità dei semirimorchi tra vettori (per realizzare dei traffici "à relais") o che non permettono di utilizzare l'autorizzazione in funzione di un tonnellaggio globale (il che consentirebbe, ad esempio, di utilizzare un'autorizzazione per 40 t. per un veicolo di questa portata o per due veicoli di 20 t.).

Infine, molti Stati membri non conoscono il regime della locazione, che permette di assorbire le punte di traffico e di costituire delle riserve di capacità per far fronte alle fluttuazioni stagionali della domanda.

72. La situazione è molto più soddisfacente nel settore dei trasporti per via navigabile che, come abbiamo sottolineato, hanno già ampiamente realizzato la libera prestazione dei servizi e non sono sottoposti ad autorizzazioni che limitino l'utilizzazione della capacità.

I fattori che in questo settore incidono negativamente sulla redditività del materiale sono soprattutto di ordine meteorologico, in quanto limitano il pescaggio dei natanti e rendono necessaria la costituzione di un naviglio di riserva.

A questi inconvenienti dovrebbe ovviare il regime di immobilizzazione temporanea del naviglio.

./.

73. Quanto ai trasporti per ferrovia il problema si pone soltanto nei limiti già ricordati. In questo settore, infatti, la capacità non è regolamentata e le sole limitazioni sono quelle che risultano dagli stanziamenti autorizzati in bilancio.

5.5. L'adeguamento alle esigenze del mercato nel tempo e nello spazio

74. Le regolamentazioni dei prezzi e delle condizioni di trasporto, quali sono generalmente praticati attualmente, costituiscono in regola generale dei rigidi strumenti che non consentono di adeguare i provvedimenti tariffari né alla modifiche cui ciascun mercato di trasporto è soggetto nel tempo (a motivo delle oscillazioni stagionali e congiunturali della domanda) né alle diversissime esigenze che caratterizzano un mercato dei trasporti di dimensioni continentali come quello della Comunità.

75. Infatti, le misure relative alla regolamentazione delle capacità e dei prezzi di trasporto sono normalmente messe a punto a mezzo di provvedimenti legislativi o regolamentari la cui preparazione ed approvazione richiedono dei tempi lunghi (\*) con la conseguenza che rischiano di produrre i loro effetti quando la situazione del mercato è forse completamente mutata. Questo stesso fattore impedisce di prendere tempestivamente le disposizioni necessarie per far fronte a perturbazioni gravi ed improvvise del mercato.

76. Da notare inoltre che questi provvedimenti legislativi o regolamentari hanno una portata generale e che, di conseguenza, non possono tener conto - come sarebbe auspicabile ed anzi necessario - delle diverse situazioni che si possono riscontrare sui mercati parziali dei trasporti ed in particolare sui mercati geografici. Ne consegue che i provvedimenti emanati potrebbero rivelarsi inutili in talune regioni o addirittura produrre effetti contrari alle esigenze effettive di determinati mercati parziali.

Infine, questi diversi strumenti sono utilizzati in modo tale da non poterne graduare o dosare gli effetti facendo opportunamente ricorso alla loro applicazione congiunta o differita.

---

(\*) Il Bundesverband Spedition und Lagerei si riferisce all'esempio della Germania dove le procedure sono rapide (8 settimane per una tariffa).

DESCRIZIONE DELLA SITUAZIONE LEGISLATIVA E REGOLAMENTARE  
NEI SINGOLI STATI MEMBRI E SUL PIANO COMUNITARIO

---

I. FERROVIE

1. In tutti gli Stati membri operano delle aziende che esercitano, a livello nazionale, il trasporto ferroviario di viaggiatori e merci.

L'istituzione di queste aziende è stata possibile soltanto grazie all'intervento dei poteri pubblici che hanno messo a loro disposizione gli strumenti legislativi idonei a creare l'infrastruttura necessaria al trasporto. Una speciale normativa è stata predisposta negli Stati membri onde evitare gli abusi di posizione dominante inerenti alla situazione monopolistica di cui le aziende ferroviarie beneficiano. In seguito alla concorrenza sempre più generalizzata, dovuta allo sviluppo dei trasporti stradali, è stato necessario mitigare le norme speciali applicabili al settore ferroviario.

In alcuni Stati membri, accanto alle aziende a carattere nazionale esistono società ferroviarie che provvedono all'esercizio di linee secondarie la cui gestione è in molti casi affidata alle autorità regionali.

§1. Accesso al mercato

2. In linea teorica, le aziende ferroviarie non sono soggette a nessuna limitazione quanto alla capacità del materiale di trasporto in traffico nazionale od internazionale. La sola limitazione allo sviluppo del materiale ferroviario è costituita dalla misura delle risorse finanziarie concesse alle aziende dai poteri pubblici.

## §2. Prezzi e condizioni di trasporto

### Sul piano nazionale

3. I regimi che in materia di prezzi sono applicati dalle aziende ferroviarie nei singoli Stati membri variano dalla libertà quasi assoluta nella formazione dei prezzi all'imposizione di rigorosi vincoli tariffari cui si aggiunge, nella maggior parte dei casi, l'obbligo di trasporto.

Le ferrovie britanniche e quelle irlandesi conoscono un regime di libera formazione dei prezzi. Questi ultimi, determinati in base alle leggi del mercato, non sono né pubblicati né comunicati ad alcuna autorità, salvo per quanto si riferisce ai trasporti di prodotti CECA. Queste aziende sono comunque sottoposte all'obbligo di esercizio e di trasporto.

Le ferrovie olandesi, benché sottoposte all'obbligo tariffario (semplice sistema di prezzi massimi autorizzati dal governo) effettuano la maggior parte dei trasporti in base a condizioni contrattuali particolari che prevedono l'applicazione di prezzi ridotti. Questi contratti sono pubblicati soltanto se riguardano il trasporto di prodotti CECA.

In passato, negli altri Stati membri continentali si applicavano normalmente delle tariffe fisse ad valorem obbligatorie, in combinazione con delle tariffe speciali soggette a pubblicazione. Tutte queste tariffe dovevano essere sottoposte all'approvazione preventiva dell'autorità di tutela. In alcuni Stati membri inoltre, le aziende ferroviarie potevano concludere, a determinate condizioni e previa approvazione delle autorità competenti, particolari accordi in deroga alle tariffe pubblicate.

./.

Per garantire l'osservanza del principio di non discriminazione, le ferrovie dovevano consentire prezzi e condizioni comparabili agli utenti che si trovavano in condizioni comparabili.

Attualmente, un regime tariffario così rigoroso si riscontra soltanto in Italia : il sistema tariffario delle FS comprende una tariffa generale, delle tariffe speciali a prezzo fisso e dei contratti particolari stipulati, a determinate condizioni, dalle FS nel loro proprio interesse.

Le tendenze verso una maggiore liberalizzazione dell'attività ferroviaria sono state più vivaci in Francia. In questo paese, infatti, è stato progressivamente introdotto un regime che libera la SNCF dai principali obblighi tariffari. In linea di massima la SNCF applica un sistema basato su tariffe dette di riferimento, non soggette ad omologazione preventiva ed implicante l'indicazione di un prezzo determinato, ovvero di un prezzo minimo e massimo con scarti non superiori a quelli dei modi di trasporto concorrenti. All'interno di questa forcella la SNCF può fissare il prezzo applicabile, ma conserva sempre la possibilità di concludere accordi particolari che prevedono prezzi situati all'interno o all'esterno della forcella tariffaria.

In Germania la DB applica tariffe a prezzi fissi o a forcella, ma ricorre raramente a quest'ultima tecnica tariffaria: le poche tariffe a forcella presentano un margine del 23%. Tutte le tariffe sono soggette ad autorizzazione governativa e sono pubblicate. Nel quadro della sua gestione commerciale la DB è comunque autorizzata ad adeguare annualmente, entro un margine del 20%, il livello delle tariffe alla situazione del mercato. Per il traffico di collegamento con i porti marittimi tedeschi la DB è inoltre autorizzata, a determinate condizioni, a stabilire liberamente i prezzi nel quadro di accordi particolari e senza tener conto delle tariffe pubblicate. I prezzi così applicati non sono soggetti a pubblicità, salvo nel caso del trasporto di prodotti CECA.

In Belgio la SNCB è tenuta ad applicare obbligatoriamente dei prezzi fissi pubblicati e preventivamente autorizzati dall'autorità di tutela, ma è stata anche autorizzata a stipulare contratti particolari per il trasporto di merci non CECA, a prezzi non pubblicati, sempreché questi contratti contribuiscano a migliorare la situazione finanziaria della società.

I contratti la cui durata sia superiore ad un anno sono soggetti all'autorizzazione preventiva del ministro.

Ai prodotti CECA possono essere applicate delle tariffe eccezionali, pubblicate. Queste tariffe devono essere fissate per un periodo minimo di un anno, mentre l'autorizzazione preventiva del ministro è richiesta soltanto quando il periodo di applicabilità di queste tariffe sia superiore a 18 mesi.

Il Granducato del Lussemburgo conosce un sistema di tariffe pubblicate. La legislazione in materia prevede la possibilità di concludere contratti particolari soggetti a pubblicazione. Il governo lussemburghese deve ancora stabilire sia le condizioni alle quali verrà soggetta la stipulazione di tali contratti, sia le modalità di pubblicità.

In Danimarca le tariffe ferroviarie sono in linea di massima delle tariffe a prezzi fissi, omologati e pubblicati. Le ferrovie danesi applicano un numero limitato di tariffe speciali pubblicate ed hanno la facoltà di applicare dei prezzi con riduzioni fino al 50% delle tariffe pubblicate.

#### Sul piano internazionale

4. Il regime dei prezzi e delle condizioni del trasporto ferroviario è stabilito, sul piano internazionale, dall'articolo 9 della "Convenzione internazionale sul trasporto di merci a mezzo ferrovia (CIM)" per quanto si riferisce al traffico tra paesi firmatari della Convenzione. Tutti gli Stati membri vi aderiscono.

Ai termini dell'articolo 9 "il prezzo di trasporto e le spese accessorie sono calcolati conformemente alle tariffe legalmente in vigore e debitamente pubblicate in ciascuno Stato". La pubblicazione delle tariffe internazionali è obbligatoria soltanto se l'obbligo di pubblicità è previsto sul piano nazionale. E' ammessa la stipulazione di contratti particolari purché dei prezzi comparabili siano accordati agli utenti che si trovino in condizioni comparabili.

./.

La CIM non impone la pubblicazione di questi contratti :  
la pubblicazione è obbligatoria soltanto per i contratti che interessano  
il trasporto intracomunitario di prodotti CECA.

5. Sul piano comunitario merita segnalare l'accordo del 21 marzo 1955,  
concluso dagli Stati membri della CECA ai fini della fissazione di  
tariffe dirette internazionali per il trasporto di carbone e di  
acciaio tra Stati membri.

## II. TRASPORTI SU STRADA

### §1. Accesso al mercato

6. Per quanto riguarda le condizioni d'ammissione alla professione di vettore su strada per conto terzi, occorre distinguere tra le condizioni soggettive, che si riferiscono alla persona del vettore e le condizioni oggettive, che riguardano l'organizzazione del mercato dei trasporti e la copertura dei bisogni di trasporti.

7. Le condizioni soggettive sono di tre ordini : condizioni di onorabilità e di moralità, di capacità finanziaria e di capacità professionale.

Il 12 novembre 1974, il Consiglio ha adottato una direttiva riguardante "l'accesso alla professione di trasportatore di merci su strada nel settore dei trasporti nazionali ed internazionali" (1). Questa direttiva introduce il principio secondo cui, a partire dal 10 gennaio 1978, l'accesso alla professione di trasportatore su strada è soggetto a condizioni di capacità professionale, di onorabilità e di capacità finanziaria.

./.

---

(1) G.U. n. L 308 del 19 novembre 1974, pag. 18.

8. Quanto al controllo della capacità di trasporto su strada, controllo che gli Stati membri effettuano in base a criteri oggettivi, si hanno delle normative molto diverse a seconda delle concezioni prevalenti in materia di coordinamento dei trasporti.

I regimi applicati dagli Stati membri differiscono in linea di massima a seconda che trattasi di trasporti nazionali od internazionali. Per quanto riguarda i trasporti nazionali occorre inoltre distinguere tra trasporti a breve distanza e trasporti a lunga distanza.

#### Trasporti nazionali

9. Sul piano dei trasporti nazionali a breve distanza non esiste in generale nessuna specifica regolamentazione per l'accesso al mercato.

Sul piano dei trasporti a lunga distanza il vettore deve invece ottenere un'autorizzazione o licenza :

- In Belgio, tale autorizzazione è rilasciata, senza alcun vincolo di contingentamento, alle imprese che provino di esercitare una certa attività a breve distanza.
- In Germania, Danimarca, Francia, Irlanda ed Italia, i trasporti a lunga distanza sono soggetti a contingentamento.
- Nei Paesi Bassi il trasporto a lunga distanza non è contingentato, ma è soggetto a licenza. Questa è rilasciata previo accertamento dei bisogni individuali delle imprese di trasporto.
- Nel Granducato del Lussemburgo l'esecuzione dei trasporti nazionali su strada non è soggetta a nessun vincolo di contingentamento, né all'esame del fabbisogno dei mercati.
- Nel Regno Unito il regime di accesso alla professione è esclusivamente articolato su controlli qualitativi, basati su considerazioni di sicurezza stradale.

Nessuna restrizione sussiste per quanto si riferisce ai trasporti su strada per conto proprio, salvo nei Paesi Bassi dove questi trasporti sono soggetti ad iscrizione. Quest'ultima può essere rifiutata sia nel caso in cui il richiedente non possa provare di voler effettuare esclusivamente un trasporto per conto proprio, sia nel caso in cui l'interesse generale giustifichi il rigetto della domanda d'iscrizione.

#### Trasporti internazionali

10. In pratica, in tutti gli Stati membri le imprese devono ottenere un'autorizzazione preventiva per poter effettuare trasporti internazionali su strada. Generalmente, l'autorizzazione è rilasciata senza alcuna difficoltà ai titolari di un'autorizzazione di trasporto sul piano nazionale.

Accordi bilaterali tra Stati membri stabiliscono annualmente il contingente dei trasporti che possono essere effettuati tra due paesi dai vettori di ciascuna nazionalità. Questi accordi vengono conclusi senza partecipazione della Commissione.

Nel quadro delle iniziative promosse al fine di attuare un'organizzazione comune dei mercati del trasporto stradale tra Stati membri, il Consiglio ha adottato, il 19 luglio 1968, un regolamento che istituisce un contingente comunitario di 1200 autorizzazioni e che stabilisce le aliquote da attribuire a ciascuno dei sei Stati membri originari. Poiché questo regolamento veniva a scadere il 31 dicembre 1972 il Consiglio ha fissato, il 28 dicembre dello stesso anno, un nuovo contingente comunitario per gli anni 1973 e 1974, prorogabile di un anno. Con lo stesso regolamento sono state stabilite anche le aliquote di autorizzazioni da attribuire ai nuovi Stati membri, mentre il contingente globale è stato portato a 1584 autorizzazioni per il 1973 ed a 1792 autorizzazioni per il 1974. Il 19 dicembre 1974 il Consiglio ha prorogato per un anno il predetto regolamento, portando il contingente comunitario a 2363 autorizzazioni.

A parte i contingenti comunitari è da notare che contingenti bilaterali sono stabiliti a mezzo di accordi tra alcuni Stati membri. (1) Il numero delle autorizzazioni di trasporto

---

(1) Cfr. tabella qui allegata.

è negoziato direttamente tra gli Stati interessati.

Infine, nel quadro della CEMT, è in atto un sistema di contingenti multilaterali, che funziona simultaneamente agli altri due sistemi.

## §2. Prezzi e condizioni di trasporto

### Trasporti nazionali

11. I regimi che in materia di prezzi sono applicati dagli Stati membri nel settore dei trasporti su strada presentano sostanziali differenze.

- In Irlanda, in Danimarca, nel Regno Unito e nel Granducato del Lussemburgo i prezzi dei trasporti di merci su strada non sono soggetti a nessun vincolo regolamentare ma sono liberalmente dibattuti tra il vettore e l'utente. Parallelamente a questi regimi di libertà assoluta, gli altri Stati membri praticano una politica tariffaria con diversi gradi d'intervento.

La normativa tedesca e quella francese in materia sono le più complete.

- In Germania occorre distinguere tra i trasporti a breve distanza (Güternahverkehr) ed i trasporti a lunga distanza (Güterfernverkehr).

Per il trasporto a breve distanza, ossia entro un raggio di 50 km intorno al luogo d'immatricolazione del veicolo, le imprese di trasporto applicano tariffe obbligatorie che presentano un margine del 40%. Esistono anche talune tariffe regionali con prezzi fissi o con un margine meno grande.

Il trasporto a lunga distanza è effettuato in base a tariffe obbligatorie, con un margine del 17%. Fino al 1961 queste tariffe prevedevano esclusivamente prezzi fissi.

./.

Le imprese di trasporto su strada a lunga distanza hanno la facoltà, come la DB, di concludere, quando effettuano trasporti in collegamento coi porti marittimi tedeschi, contratti particolari per convenire prezzi diversi da quelli previsti dalle tariffe pubblicate. Tali contratti sono soggetti all'obbligo di pubblicità.

Il regime tariffario francese si applica ai trasporti interni a partire da 150 km. Al di sotto di questa cifra i prezzi sono liberi. Si tratta di una tariffa obbligatoria con forcelle del 23%. I prezzi possono applicarsi liberamente entro un margine del 14%; al di sopra di questo margine e fino al 23% i prezzi da applicare sono soggetti all'autorizzazione preventiva del CNR (Comité national routier); e vanno pubblicati.

A determinate condizioni possono stipularsi contratti particolari, previo accordo del ministro dei trasporti e con l'obbligo di pubblicità allorché i prezzi previsti da tali contratti non oltrepassino il limite inferiore della forcella tariffaria.

In Belgio il trasporto su strada si effettua in base a prezzi liberamente convenuti. La sola eccezione è costituita dai prodotti CECA. Questi devono essere trasportati alle condizioni previste dalla tariffa obbligatoria, con forcelle del 30% e con pubblicità dei prezzi che, per il trasporto del carbone, superino di oltre il 5% il minimo della forcella e, per il trasporto dell'acciaio, di oltre il 10%.

Nei Paesi Bassi è in vigore un sistema di tariffe a prezzi massimi, al di sotto dei quali le imprese di trasporto possono convenire liberamente il prezzo in funzione della legge della domanda e dell'offerta, sempreché il prezzo effettivamente applicato sia redditizio.

Quanto all'Italia, il relativo governo ha approvato, con legge del 6 giugno 1974, un regime di tariffe obbligatorie con forcelle del 23%. Queste norme vietano la conclusione di contratti a prezzi che non rientrino nel margine del 23%. Il governo italiano deve ancora emanare i provvedimenti di attuazione della legge suddetta.

### Trasporti internazionali

12. Sul piano dei trasporti internazionali comunitari il regolamento (CEE) n. 1174/68, del 30 luglio 1968, istituisce, per quanto attiene al trasporto di merci su strada tra Stati membri, delle tariffe dirette obbligatorie con forcelle del 23%. Si tratta di una normativa con valore sperimentale che non esclude la facoltà di stipulare contratti particolari i cui prezzi non rientrano nei limiti delle forcelle. Questa facoltà è tuttavia ammessa quando concorrono le seguenti condizioni :

- esistenza di circostanze non previste dalle tariffe, in particolare la concorrenza di altri modi di trasporto o del trasporto stradale per conto proprio,
- traffico di grande quantità (500 t in 3 mesi),
- redditività assicurata del trasporto.

Tali contratti particolari sono soggetti a pubblicità.

13. Sul piano internazionale non comunitario, ricordiamo che nei Paesi Bassi esistono le tariffe NIWO applicabili ai trasporti con i paesi terzi. Si tratta di tariffe che prevedono un notevole margine del 75%, che dev'essere rispettato esclusivamente dalle imprese di trasporto olandesi.

A termini della legislazione tedesca sui trasporti su strada il percorso tedesco del trasporto internazionale è soggetto alla regolamentazione tariffaria tedesca qualunque sia la nazionalità del vettore. A prescindere dall'aliquota della tariffa tedesca in relazione al percorso effettuato nella Repubblica federale occorre che un adeguato prezzo di trasporto sia stato praticato anche per quanto riguarda il percorso al di fuori del territorio tedesco.

### III. NAVIGAZIONE INTERNA

14. La navigazione interna non è praticata in tutti gli Stati membri e la sua importanza varia considerevolmente da un paese all'altro.

./.

Essa occupa un posto di primo piano nei Paesi Bassi, in Belgio ed in Germania. La sua importanza è considerevole anche in Francia, mentre è minima in Italia e nel Regno Unito.

§1. Accesso al mercato

15. Dall'esame delle normative che disciplinano l'accesso al mercato dei trasporti fluviali nei sette Stati membri che meritano di essere presi in considerazione emergono differenze meno accennuate rispetto al settore dei trasporti su strada.

In alcuni paesi come il Belgio, la Germania, il Granducato del Lussemburgo ed il Regno Unito non esiste alcun ostacolo nell'accesso al mercato.

In Francia i natanti sono soggetti alla procedura d'immatricolazione, il che esclude in linea di principio che natanti stranieri possano inserirsi nel traffico sulle vie navigabili francesi. Tuttavia, in base ad accordi internazionali, i natanti non immatricolati in Francia possono effettuare i trasporti interni in direzione della frontiera o in direzione di un porto in cui ricevano un nolo internazionale. Da notare inoltre che sempre in Francia l'entrata in servizio di nuove unità è subordinata all'obbligo di ritirare dalla circolazione le unità vetuste da sostituire.

In Italia e nei Paesi Bassi l'esercizio del trasporto fluviale di merci è soggetto a licenza.

In altri paesi come in Belgio il trasporto fluviale per conto proprio è soggetto a norme severissime per quanto riguarda l'autorizzazione all'esercizio.

./.

Segnaliamo anche che in Belgio, Francia e nei Paesi Bassi i trasportatori fluviali possono effettuare il trasporto soltanto previa iscrizione su una apposita lista (noleggio a turno). Si tratta di un sistema che non consente la libera scelta del vettore da parte dell'utente e che esclude la possibilità di concludere liberamente contratti di trasporto.

## §2. Prezzi e condizioni di trasporto

16. In Italia e nel Regno Unito i prezzi dei trasporti fluviali sono fissati liberamente tra le imprese di trasporto e gli utenti.

Dopo la canalizzazione della Mosella la navigazione interna interessa anche il territorio lussemburghese, ma nessuna regolamentazione tariffaria è stata emanata in tale settore. Ne consegue che i trasporti fluviali che interessano il Lussemburgo restano sempre dei trasporti internazionali.

Nei quattro Stati membri in cui la navigazione interna occupa un posto di primo piano nell'economia dei trasporti, sussistono dei sistemi di prezzi fissi, pubblicati, controllati e sanzionati dallo Stato. In Belgio, Francia e nei Paesi Bassi questi sistemi si applicano congiuntamente ad un sistema di noleggio a turno (à tour de rôle).

I sistemi tariffari sono a prezzi fissi (Germania) a prezzi fissi all'interno di una forcella (Paesi Bassi), a forcelle (Francia) o con prezzi minimi (Belgio).

Delle deroghe possono essere concesse previo accordo dei Comitati dei noli.

In questi ultimi anni si delineano, specie nei Paesi Bassi e in Germania, delle tendenze verso una maggiore mitigazione dei sistemi in vigore.

Nei Paesi Bassi è stato già presentato un progetto a favore della soppressione del sistema di noleggio "à tour de rôle". In Germania si è fatto di recente ricorso alla facoltà, conferita dalla legge, di stabilire l'ammontare dei noli all'interno di una forcella.

I noli internazionali sono liberi. In alcuni Stati, la tabella dei noli all'esportazione è affissa negli uffici di noleggio.

Per quanto riguarda i trasporti renani giova ricordare l'esistenza di pools e di convenzioni che la categoria ha concluso per far fronte alla crisi latente del settore.

#### IV. PROVVEDIMENTI EMANATI A LIVELLO COMUNITARIO

##### §1. Decisione-quadro del 1965

17. Nel corso della sessione del 22 giugno 1965, il Consiglio aveva raggiunto un accordo sull'organizzazione del mercato dei trasporti.

Un elemento dell'accordo riguardava la regolamentazione tariffaria da porre in essere nel quadro della politica comune dei trasporti. In applicazione dello stesso accordo la Commissione ha presentato al Consiglio, il 29 ottobre 1965, una proposta di regolamento globale, contenente modifiche della proposta iniziale, relativa alla istituzione di un sistema di tariffe a forcelle, applicabile ai trasporti di merci su strada, per ferrovia e per via navigabile.

La proposta della Commissione prevedeva :

- di porre in essere, accanto alla tariffazione a forcella obbligatoria, una tariffazione di riferimento, ossia un sistema di tariffe a forcella, omologate, pubblicate e aventi carattere indicativo ma non obbligatorio ;
- la pubblicità dei prezzi e delle condizioni di trasporto applicati al di fuori delle forcelle delle tariffe obbligatorie e di quelle di riferimento;
- di rinunciare, limitatamente ai contratti particolari contenenti dei prezzi non compresi nelle tariffe obbligatorie, al principio dell'autorizzazione preventiva; questi contratti dovevano di norma restare soggetti soltanto all'obbligo di giustificazione e di pubblicità a posteriori;

./.

- d'istituire presso la Commissione un comitato di sorveglianza del mercato dei trasporti ;
- d'introdurre una clausola di salvaguardia che permettesse agli Stati membri di ovviare, nel quadro di una procedura comunitaria, alle perturbazioni gravi che potrebbe provocare l'applicazione del nuovo regime tariffario.

Per un primo periodo di tre anni il nuovo regime tariffario avrebbe dovuto trovare applicazione al solo traffico tra Stati membri. Il trasporto a mezzo ferrovia e su strada doveva essere soggetto a tariffe obbligatorie, mentre il trasporto per via navigabile doveva essere assoggettato a tariffe di riferimento.

Dopo questa prima tappa il regime doveva essere esteso ai traffici nazionali, mentre il sistema delle tariffe di riferimento doveva trovare applicazione per determinati trasporti ferroviari e stradali di merci ponderose.

Per conferire al sistema la massima coerenza sotto il profilo economico, la Commissione aveva ritenuto opportuno introdurre elementi complementari su taluni punti non affrontati espressamente dal Consiglio. A tal fine, la Commissione aveva previsto di conferire agli Stati membri la facoltà di fissare, in via temporanea, tariffe obbligatorie con prezzi massimi o minimi in relazione ai trasporti soggetti alla tariffazione di riferimento nell'intento d'impedire eventuali pratiche di sfruttamento abusivo di posizioni dominanti o atti di concorrenza rovinosa.

Oltre all'instaurazione del regime tariffario in questione, l'accordo del 22 giugno 1965 prevedeva una serie d'altri provvedimenti nell'intento di armonizzare le condizioni di funzionamento dei mercati, in particolare in ordine all'accesso alla professione, alla sorveglianza della capacità di trasporto, al regime delle intese, agli interventi non statali nella concorrenza, all'infrastruttura e relativi costi, all'equilibrio finanziario delle aziende ferroviarie, alla normallizzazione dei conti di queste ultime e ai rapporti delle stesse con lo Stato.

§ 2. Risoluzione del Consiglio del 1966

18. Nel corso della sessione del 19 e 20 ottobre 1966, il Consiglio ha adottato una risoluzione nella quale rinunciava a dare priorità al regime tariffario e auspicava piuttosto l'emanazione di provvedimenti in tutti i settori della politica comune dei trasporti al fine di realizzare una organizzazione equilibrata del mercato dei trasporti. Il Consiglio ha in particolare riconosciuto la necessità di evitare abusi di posizioni dominanti o casi di concorrenza rovinosa ed ha invitato la Commissione a presentare proposte in materia di capacità dei trasporti stradali e fluviali, nonché in materia di accesso alla professione.

§ 3. Decisione-quadro del 1967

19. Basandosi su una comunicazione della Commissione e su un memorandum del governo italiano, completato dalla stessa Commissione, il Consiglio, nella sessione del 13 et 14 dicembre 1967, ha deciso, per quanto si riferisce al mercato dei trasporti, di emanare a breve scadenza

- il regolamento recante applicazione delle regole di concorrenza ai trasporti,
- il regolamento relativo all'istituzione di un sistema di tariffe a forcella per i trasporti di merci su strada tra Stati membri ;
- il regolamento relativo alla costituzione di un contingente comunitario per i trasporti su strada tra Stati membri,
- il regolamento relativo all'azione degli Stati membri in materia di obblighi di servizio pubblico e quello relativo alla normallizzazione dei conti delle aziende ferroviarie. Si tratta di regolamenti che disciplinano settori connessi con il funzionamento del mercato.

.../...

L'insieme dei suddetti regolamenti sono stati approvati dal Consiglio nei termini previsti.

V. I LAVORI NEL QUADRO DELLE ALTRE ISTITUZIONI INTERNAZIONALI

20. Molte altre istituzioni internazionali e in particolare la Commissione centrale per la navigazione del Reno (CCR), la Conferenza europea dei Ministri dei trasporti (CEMT) e l'Organizzazione delle Nazioni Unite (ONU) a Ginevra - ed in special modo il suo Comitato dei Trasporti Interni - si interessano agli aspetti economici (ma anche agli altri aspetti) dei trasporti. Di recente, la CEMT ha istituito un ristretto contingente di autorizzazioni multilaterali che permettono di effettuare trasporti internazionali di merci su strada per conto terzi tra Stati membri della CEMT. Quest'ultima propone inoltre attualmente, tra altri provvedimenti, un'azione nel campo dei trasporti combinati.

-----

| Destinazione<br>Partenza | Belgio                           |   |   | Danimarca                                           |   |   | Germania                                  |   |   |   | Francia                                                                      |   |   |   | Irlanda                                                                            |   |   | Italia                                    |   |   | Lussemburgo |   |   | Paesi-Bassi       |   |   | Regno Unito                 |   |   |       |  |
|--------------------------|----------------------------------|---|---|-----------------------------------------------------|---|---|-------------------------------------------|---|---|---|------------------------------------------------------------------------------|---|---|---|------------------------------------------------------------------------------------|---|---|-------------------------------------------|---|---|-------------|---|---|-------------------|---|---|-----------------------------|---|---|-------|--|
|                          | 1                                | 2 | 3 | 1                                                   | 2 | 3 | 1                                         | 2 | 3 | 4 | 1                                                                            | 2 | 3 | 4 | 1                                                                                  | 2 | 3 | 1                                         | 2 | 3 | 1           | 2 | 3 | 1                 | 2 | 3 | 1                           | 2 | 3 | 4     |  |
| Belgio                   | -                                | - | - | C: La: La:<br>At At At<br>opp. e opp.<br>Av Av Av   |   |   | C: L C2:<br>Av Av                         |   |   |   | C: C1: C1 -<br>Av Av Av<br>At At At<br>(2 contingent<br>distinti)<br>Zc e Zi |   |   |   | nessun accordo<br>La: La: La:<br>Av Av Av                                          |   |   | C L C1                                    |   |   | L L L       |   |   | L L L             |   |   | L L L                       |   |   | L L L |  |
| Danimarca                | C: L C2:<br>At Av<br>opp.<br>Av  |   |   | - - -                                               |   |   | C: L C2:<br>At Av<br>opp.<br>Av           |   |   |   | C: C2: C2:<br>Av Av Av<br>opp. opp. opp.<br>At At At                         |   |   |   | nessun accordo<br>La: La: La:<br>Av Av Av                                          |   |   | C: C2: C1<br>Av Av Av                     |   |   | L L L       |   |   | L L L             |   |   | informazioni<br>non fornite |   |   |       |  |
| Germania                 | C: L La:<br>Av Av                |   |   | C: L C2:<br>At Av<br>opp.<br>Av                     |   |   | - - -                                     |   |   |   | C: L C2: C1:<br>Av Av Av<br>opp.<br>At                                       |   |   |   | nessun accordo<br>La: La: La:<br>Av Av Av                                          |   |   | C: L C2:<br>At Av                         |   |   | La L L      |   |   | C: L C2:<br>At Av |   |   | C: L C2: C1:<br>Av Av Av    |   |   |       |  |
| Francia                  | C: L La:<br>Av Av                |   |   | C: Av C2 C2:<br>opp. Av Av<br>At opp. opp.<br>At At |   |   | C: L C2: C1:<br>Av Av Av<br>opp.<br>At    |   |   |   | - - - -                                                                      |   |   |   | nessun accordo<br>La: La: La:<br>Av Av Av<br>(2 contingent<br>distinti)<br>Zc e Zi |   |   | C: C2: C1:<br>Av Av Av                    |   |   | L L L       |   |   | L L L             |   |   | C: Av C2: C2:<br>Av Av      |   |   |       |  |
| Irlanda                  | nessun accordo<br>L: L La:<br>Av |   |   | nessun accordo<br>La: La: La:<br>Av Av Av           |   |   | nessun accordo<br>La: La: La:<br>Av Av Av |   |   |   | nessun accordo<br>La: La: La:<br>Av Av Av                                    |   |   |   | - - -                                                                              |   |   | nessun accordo<br>La: La: La:<br>Av Av Av |   |   | L L L       |   |   | L L L             |   |   | informazioni<br>non fornite |   |   |       |  |

(1) per conto altrui

(2) per conto proprio

(3) transito

(4) combinato strada/rotaia

At - autorizzazione a tempo

Av - autorizzazione per viaggio

C - contingentamento

C1 - contingente speciale

C2 - da valere sul contingente  
per conto altrui

L - libertà totale

La - regime di autorizzazione senza contingentamento

Zc - breve distanza

Zi - lunga distanza

| Destinazione<br>Partenza | Belgio   |   |           | Danimarca                                     |           |           | Germania |   |           |           | Francia  |           |           |                                       | Irlanda                     |           |           | Italia               |           |           |           | Lussemburgo         |   |   | Paesi Bassi |   |   | Regno Unito              |           |           |           |   |
|--------------------------|----------|---|-----------|-----------------------------------------------|-----------|-----------|----------|---|-----------|-----------|----------|-----------|-----------|---------------------------------------|-----------------------------|-----------|-----------|----------------------|-----------|-----------|-----------|---------------------|---|---|-------------|---|---|--------------------------|-----------|-----------|-----------|---|
|                          | 1        | 2 | 3         | 1                                             | 2         | 3         | 1        | 2 | 3         | 4         | 1        | 2         | 3         | 4                                     | 1                           | 2         | 3         | 1                    | 2         | 3         | 4         | 1                   | 2 | 3 | 1           | 2 | 3 | 4                        | 1         | 2         | 3         | 4 |
| Italia                   | C:<br>At | L | La:<br>Av | C:<br>Av                                      | C2:<br>Av | C1:<br>Av | C:<br>At | L | C2:<br>Av |           | C:<br>Av | C2:<br>Av | C1:<br>Av | C1:<br>Av                             | nessun accordo<br>La:<br>Av | La:<br>Av | La:<br>Av | -                    | -         | -         | -         | L                   | L | L | L           | L | L | C:<br>Av                 | C2:<br>Av | C2:<br>Av | C1:<br>Av |   |
| Lussemburgo              | L        | L | L         | nessun accordo<br>Informazioni<br>non fornite |           |           | C:<br>At | L | C2:<br>At |           | C:<br>Av | C2:<br>Av | C2:<br>Av | (2 contingent<br>distinti<br>Zc e Zl) | nessun accordo<br>La:<br>Av | La:<br>Av | La:<br>Av | nessun accordo<br>La | La        | La        |           | -                   | - | - | L           | L | L | informazioni non fornite |           |           |           |   |
| Paesi Bassi              | L        | L | L         | L                                             | L         | L         | C:<br>Av | L | C2:<br>Av |           | C:<br>At | C1:<br>Av | C2:<br>Av | e<br>Av                               | nessun accordo<br>La:<br>Av | La:<br>Av | La:<br>Av | L                    | L         | L         |           | L                   | L | L | -           | - | - | L                        | L         | L         |           |   |
| Regno Unito              | L        | L | L         | Informazioni<br>non fornite                   |           |           | C:<br>Av | L | C2:<br>Av | C1:<br>Av | C:<br>Av | C2:<br>Av | C2:<br>Av |                                       | nessun accordo<br>La:<br>Av | La:<br>Av | La:<br>Av | C:<br>Av             | C2:<br>Av | C2:<br>Av | C1:<br>Av | nessun accordo<br>L | L | L | L           | L | L | L                        | L         | -         | -         | - |

- (1) per conto altrui  
(2) per conto proprio  
(3) transito  
(4) combinato rotaia/strada

At - autorizzazione a tempo  
Av - autorizzazione per viaggio  
C - contingentamento  
C1 - contingente speciale  
C2 - da valere sul contingente  
per conto altrui

L - libertà totale  
La - regime di autorizzazione senza contingentamento  
Zc - breve distanza  
Zl - lunga distanza

DOCUMENTATION STATISTIQUE

- TABLEAU 1 : - Evolution du trafic total de marchandises par moyen de transport dans les Etats membres ( en millions de tonnes/kilomètres )  
- Entwicklung des Gesamtgüterverkehrs nach Verkehrsträgern in den Mitgliedstaaten ( in Mio t/km )  
- Evolution of total goods traffic by mode in the Member States ( in millions of tonne/kilometers )
- TABLEAU 2 : - Répartition du trafic marchandises selon les divers modes de transport sur la base des tonnes/km en 1963 et 1972  
- Aufteilung des Güterverkehrs auf die einzelnen Verkehrsträger nach t/km für 1963 und 1972  
- Distribution of goods traffic by mode of transport for 1963 and 1972, based on tonne/km
- TABLEAU 3 : - Nombre de véhicules routiers : camions / Anzahl der Strassenfahrzeuge : Lastkraftfahrzeuge / Number of road vehicles : Motor vans (trucks)
- TABLEAU 4 : - Nombre et capacité des véhicules routiers ( camions, remorques, semi-remorques )  
- Anzahl und Kapazität der Lastkraftfahrzeuge ( LKW, Anhänger, Sattelanhänger )  
- Number and load capacity of road motor vehicles ( motor vans (trucks), trailers, semi-trailers).
- TABLEAU 5 : - Nombre de bateaux (automoteurs, chalands, barges)  
- Anzahl der Schiffe (Motorschiffe, Kähne, Schubleichter)  
- Number of boats (self-propelled barges, lighters, barges)
- TABLEAU 6 : - Résultats financiers: Evolution du produit moyen, en wagon complet, par tonne/km, des transports par chemins de fer, comparé aux prix à la consommation  
- Finanzielle Ergebnisse : Entwicklung der Durchschnittserträge, in Wagenladungen, je t/km, für Eisenbahntransporte im Vergleich zum Verbraucherpreis  
- Financial results : Growth of average revenues, by full wagon load, per tonne/km, carried out by rail, in comparison with consumer prices.
- GRAPHIQUE 7: - Relation entre les indices du produit moyen, par t/km, des transports par fer, effectués par wagons complets, et des prix à la consommation, pour la période 1963/1973.  
- Relation zwischen den Indizes der Durchschnittserträge - je t/km - für Eisenbahntransporte in Wagenladungen und der Verbraucherpreise für den Zeitraum 1963/1973.  
- Relation between the indices of average revenue, per tonne/km, carried out by rail in complete wagon load, and consumer prices for the period 1963/1973.
- TABLEAU 8 : - Evolution des frets rhénans, prix à la tonne / Entwicklung der Rheinfrachten, Preis pro Tonne / Growth of Rhine freight prices, price per tonne
- TABLEAU 9 : - Evolution des frets rhénans / Entwicklung der Rheinfrachten / Growth of Rhine freight prices : I N D I C E S
- TABLEAU 10 : - Evolution des prix de transport par route en Allemagne (Rép.Féd.) )  
- Entwicklung der Beförderungspreise im Güterkraftverkehr in der Bundesrepublik Deutschland ) I N D I C E S  
- Growth of road transport prices within the Federal Republic of Germany )

TABLEAU - Tabelle / Table

GRAPHIQUE - Graphische Darstellung / Graph

Evolution du trafic total de marchandises par moyen de transport dans les Etats membres (en millions de tonnes/kilomètres)  
 Entwicklung des Gesamtgüterverkehrs nach Verkehrsträgern in den Mitgliedstaaten (in Mio/to/km)  
 Evolution of total goods traffic by mode in the Member States (in millions of tonne/kilometers)

| Pays membres<br>(a) | 1963       |              |                         |                 | TOTAL   | 1972       |                  |                         |                 |         | Indices - Evolution 1963/1972 |              |                         |                 |       |
|---------------------|------------|--------------|-------------------------|-----------------|---------|------------|------------------|-------------------------|-----------------|---------|-------------------------------|--------------|-------------------------|-----------------|-------|
|                     | Fer<br>(b) | Route<br>(c) | Voie<br>fluviale<br>(d) | Oléoducs<br>(e) |         | Fer<br>(b) | Route<br>(c)     | Voie<br>fluviale<br>(d) | Oléoducs<br>(e) | TOTAL   | Fer<br>(b)                    | Route<br>(c) | Voie<br>fluviale<br>(d) | Oléoducs<br>(e) | TOTAL |
| ALLEMAGNE           | 63.756     | 50.200(1)    | 39.513                  | 4.921           | 158.390 | 65.680     | 87.500(1)        | 43.969                  | 18.509          | 215.658 | 103                           | 174          | 111                     | 376             | 136   |
| BELGIQUE            | 7.017      | 6.596(1)     | 4.779                   | -               | 18.392  | 7.675      | 14.328(1)        | 6.758                   | 1.554           | 30.315  | 109                           | 217          | 141                     | -               | 162   |
| DANEMARK            | 1.619      | 8.200(1)     | -                       | -               | 9.819   | 2.001      | 13.400(1)<br>(5) | -                       | -               | 15.401  | 124                           | 163          | -                       | -               | 157   |
| FRANCE              | 66.172     | 37.087       | 11.350                  | 4.082           | 118.699 | 69.988     | 72.888           | 14.156                  | 32.470          | 189.414 | 106                           | 196          | 125                     | 795             | 160   |
| IRLANDE             | 358        | 1.715(4)     | -                       | -               | 2.073   | 578        | 2.500(2)         | -                       | -               | 3.078   | 161                           | 148          | -                       | -               | 148   |
| ITALIE              | 17.002     | 45.170       | 297                     | 731             | 63.200  | 17.844     | 58.986           | 391                     | 10.766          | 87.987  | 105                           | 131          | 132                     | 1.472           | 139   |
| LUXEMBOURG          | 650        | 115(2)       | -                       | -               | 765     | 781        | 279(2)           | 10                      | -               | 1.070   | 120                           | 243          | -                       | -               | 140   |
| PAYS-BAS            | 4.167      | 7.652(3)     | 20.201                  | 1.206           | 33.226  | 3.071      | 13.900(3)        | 29.333                  | 5.703           | 52.007  | 74                            | 182          | 145                     | 472             | 157   |
| ROYAUME-UNI         | 25.178     | 57.000       | 242                     | 891             | 83.311  | 21.025     | 84.000           | 91                      | 3.032           | 108.148 | 84                            | 147          | 38                      | 340             | 130   |
| TOTAL               | 165.919    | 213.735      | 76.390                  | 11.831          | 487.875 | 188.643    | 347.693          | 94.708                  | 72.034          | 703.078 | 101                           | 163          | 124                     | 609             | 144   |

SOURCES : Stat. ONU/UNO - 1973

- avec les exceptions ci-après :

QUELLE : - mit nachstehenden Ausnahmen :

- with the following exceptions:

(1) I R F

(2) Autres sources/ Andere Quellen/ Other sources

(3) Trafic intérieur uniquement/ Nur Binnverkehr/ Internal traffic only

(4) 1964

(5) 1971

a) Pays membres/ Mitgliedstaaten/ Member States

b) Fer/ Eisenbahn/ Railway

c) Route/ Strasse/ Road

d) Voie fluviale/ Binnenschifffahrt/ Inland waterways

e) Oléoducs/ Oelleitungen/ Pipelines

(\*) - Indices-évolution 1963/1972

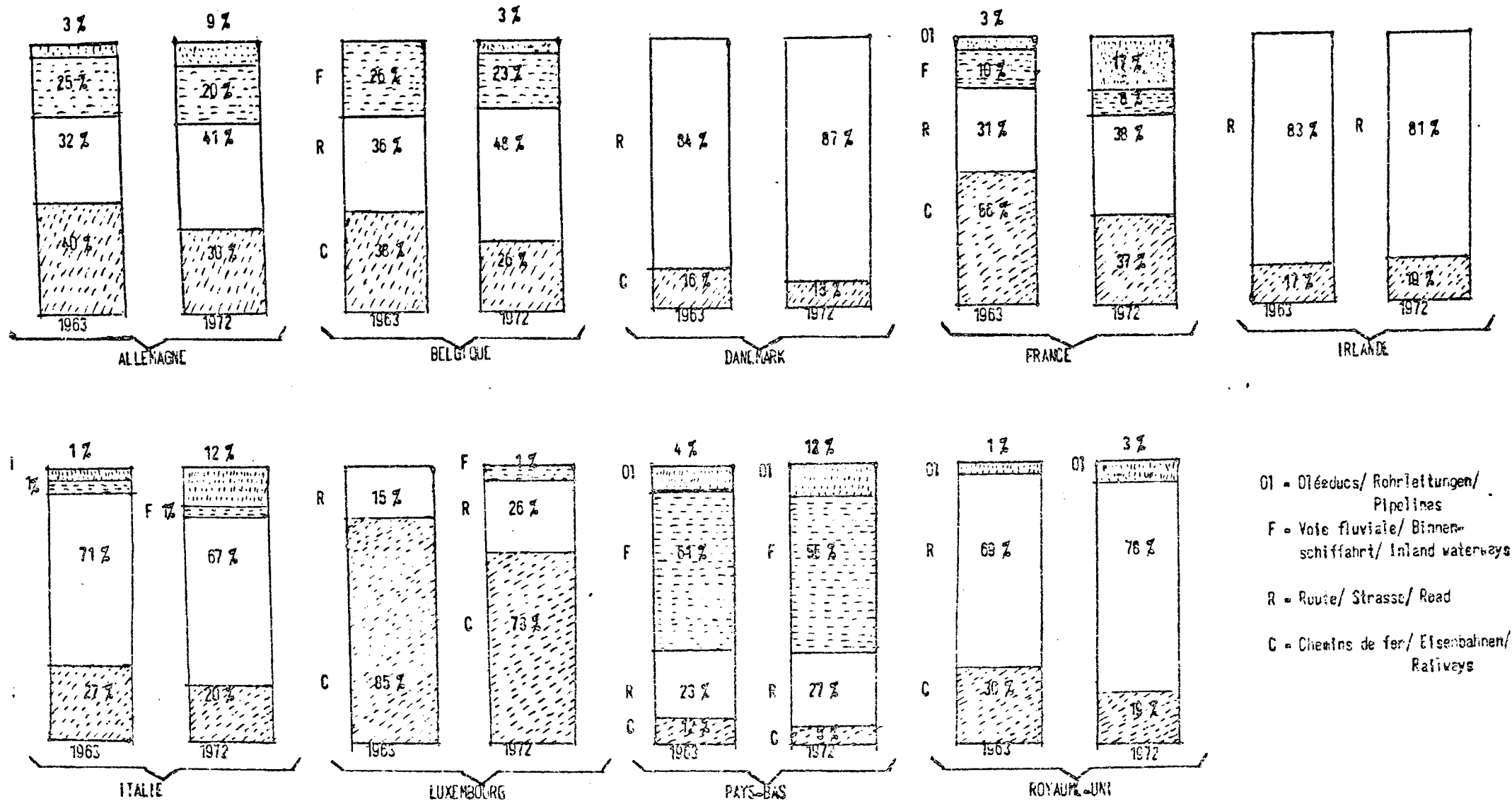
- Indices-Entwicklung 1963/1972

- Indices of growth 1963/1972

TABLEAU/ TABELLE/ TABLE 2

VII/137/75 rev.

-Répartition du trafic marchandises selon les divers modes de transport sur la base des tonnes/kilomètres en 1963 et 1972  
 -Aufteilung des Güterverkehrs auf die einzelnen Verkehrsträger nach t/km für 1963 und 1972  
 -Distribution of goods traffic by mode of transport for 1972, based on tonne/km.



NOBRE DE VEHICULES ROUTIERS : CAMIONS (x)

ANZAHL DER STRASSENFAHRZEUGE : LASTKRAFTFAHRZEUGE (x)

NUMBER OF ROAD VEHICLES : MOTOR VANS (TRUCKS) (x)

| PAYS MEMBRES (a)   | NOMBRE DE CAMIONS EN MILLIERS (b) |            | INDICES DU NOMBRE DE CAMIONS (1958 = 100) (c) |      | NOMBRE DE CAMIONS PAR 1000 HABITANTS (d) |      | NOMBRE DE CAMIONS PAR KM <sup>2</sup> DE LA SUPERFICIE DU PAYS (e) |      |
|--------------------|-----------------------------------|------------|-----------------------------------------------|------|------------------------------------------|------|--------------------------------------------------------------------|------|
|                    | 1962                              | 1971       | 1962                                          | 1971 | 1962                                     | 1971 | 1962                                                               | 1971 |
| ALLEMAGNE (R.F.A.) | 782,8                             | 1.203,5    | 121                                           | 167  | 14,3                                     | 20,3 | 3,2                                                                | 4,8  |
| BELGIQUE           | 180,0                             | 229,0      | 115                                           | 147  | 19,5                                     | 23,7 | 5,9                                                                | 7,5  |
| DANEMARK           | 201,0                             | 219,4      | 152                                           | 172  | 43,2                                     | 44,2 | 4,7                                                                | 5,1  |
| FRANCE             | 1.782,9                           | 2.849,2    | 124                                           | 199  | 37,9                                     | 55,6 | 3,2                                                                | 5,2  |
| IRLANDE **)        | 447 (1)                           | 445 (1)    | 103                                           | 103  | 15,8                                     | 15   | 0,6                                                                | 0,6  |
| ITALIE             | 774,3                             | 1.297,9    | 151                                           | 254  | 15,4                                     | 24,0 | 2,6                                                                | 3,4  |
| LUXEMBOURG         | 9,6                               | 9,1        | 127                                           | 120  | 30,0                                     | 26,6 | 3,7                                                                | 3,5  |
| PAYS-BAS           | 176,3                             | 339,0      | 136                                           | 261  | 14,9                                     | 25,7 | 4,3                                                                | 8,3  |
| ROYAUME-UNI        | 1.524,5                           | 1.623,5(1) | 118                                           | 126  | 29,4                                     | 30,0 | 6,6                                                                | 7,1  |
| TOTAL              | 5.431,4                           | 7.770,6    |                                               |      |                                          |      |                                                                    |      |

Sources : Bulletin annuel de statistiques de transports pour l'Europe (Nations Unies)

Quelle : Jahresbulletin der Transportstatistik für Europa (Vereinte Nationen)

Mention of source : Annual bulletin of Transport Statistics for Europe (United Nations)

a) Mitgliedstaaten/Member States

b) Anzahl der Lastkraftfahrzeuge/Number of motor vans (trucks)

c) Index der Anzahl der Lastkraftfahrzeuge/Index of the number of motor vans (trucks)

d) Anzahl der Lastkraftfahrzeuge pro 1000 Einwohner/ Number of motor vans (trucks) per 1000 inhabitants

e) Anzahl der Lastkraftfahrzeuge pro km<sup>2</sup> der Grundfläche des Landes/Number of motor vans (trucks) per km<sup>2</sup> of the country's area.

(x) y compris les tracteurs, non compris remorques, ni semi-remorques

(x) Einschliesslich Zugmaschinen, ausgenommen Anhänger und Sattelanhänger

(x) include road tractors, except trailers and semi-trailers.

(1) non compris les tracteurs  
Zugmaschinen ausgenommen  
excepted road tractors

\*\*)-Les chiffres ayant été fournis trop tard, il n'y avait pas moyen d'en tirer des conclusions pour le rapport (VII/176/75)

- Da das Zahlenmaterial zu spät geliefert wurde war es nicht mehr möglich Schlussfolgerungen für den Bericht (VII/176/75) zu ziehen.

- There was no possibility of drawing conclusions for the report (VII/176/75) as the figures arrived too late.

Nombre et capacité des véhicules routiers (camions, remorques, semi-remorques)  
Anzahl und Kapazität der Lastkraftfahrzeuge (LKW, Anhänger, Sattelanhänger)  
Number and load capacity of road motor vehicles (motor vans (trucks) trailers, semi-trailers)

| PAYS MEMBRES       | Nombre de véhicules a) |              | % d'augmentation (b) | Tonnage (c) |               | % d'augmentation e) |
|--------------------|------------------------|--------------|----------------------|-------------|---------------|---------------------|
|                    | 1962                   | 1971         |                      | 1962        | 1971          |                     |
| <u>ALLEMAGNE</u>   |                        |              |                      |             |               |                     |
| d) compte d'autrui | 219.474                | 274.759      | + 25,2 %             | 1.318.726   | 2.191.740     | + 66,2 %            |
| e) compte propre   | 729.914                | 1.064.077    | + 45,8 %             | 1.943.897   | 3.411.590     | + 75,5 %            |
| <u>FRANCE</u>      |                        |              |                      |             |               |                     |
| d) compte d'autrui | 135.750                | 264.785 x)   | + 95 %               | 792.000     | 1.990.937 x)  | + 151,4 %           |
| e) compte propre   | 1.830.920              | 2.810.671 x) | + 53,5 %             | 3.247.000   | 5.504.241 x)  | + 69,5 %            |
| <u>ITALIE</u>      |                        |              |                      |             |               |                     |
| d) compte d'autrui | 175.609                | 212.321 xx)  | + 20,9 %             | 1.060.657   | 1.302.549 xx) | + 22,8 %            |
| e) compte propre   | 350.705                | 819.669 xx)  | + 133,7 %            | 753.431     | 1.442.101 xx) | + 91,4 %            |
| <u>PAYS-BAS</u>    |                        |              |                      |             |               |                     |
| d) compte d'autrui | .                      | .            | .                    | .           | .             | .                   |
| e) compte propre   | .                      | .            | .                    | .           | .             | .                   |
| <u>BELGIQUE</u>    |                        |              |                      |             |               |                     |
| d) compte d'autrui | 20.181                 | 25.860       | + 23,1 %             | .           | 319.627       | .                   |
| e) compte propre   | 189.546                | 193.405      | + 2,0 %              | .           | 695.744       | .                   |
| <u>LUXEMBOURG</u>  |                        |              |                      |             |               |                     |
| d) compte d'autrui | .                      | .            | .                    | .           | .             | .                   |
| e) compte propre   | .                      | .            | .                    | .           | .             | .                   |

x) chiffres pour 1960/Angaben für 1960/figures for 1960

xx) chiffres pour 1967, y compris les bicycles à moteur pour le transport de marchandises  
Angaben für 1967, einschliesslich zweirädrige-Krafträder zur Beförderung von Gütern  
figures for 1967 include motor-bicycles for goods transport

Source : Statistique des transports, Office Statistique des C.E.

Quelle : Transportstatistik, Statistisches Amt der E.G.

Source : Transportstatistik, Statistisches Amt der E.G.

a) Nombre des véhicules/Anzahl der Fahrzeuge/Number of vehicles

b) % d'augmentation/prozentuale Erhöhung/increase in per cent

c) tonnage/beförderte Menge/tonnage

d) transport pour compte d'autrui/gewerblicher Verkehr/professional transport

e) transport pour compte propre/Werkverkehr/transport on own account

## Nombre de bateaux / Anzahl der Schiffe / Number of boats

(Automoteurs, chalands, barges / Motorschiffe, Kähne, Schubleichter / Self-propelled barges, lighters, barges)

| Pays membres/Mitgliedstaaten<br>Member States | Automoteurs/Motorschiffe/<br>self propelled barges |        | Chalands/Kähne/<br>lighters |        | Barges/Schubleichter/<br>barges |       | TOTAL  |        |
|-----------------------------------------------|----------------------------------------------------|--------|-----------------------------|--------|---------------------------------|-------|--------|--------|
|                                               | 1965                                               | 1971   | 1965                        | 1971   | 1965                            | 1971  | 1965   | 1971   |
| ALLEMAGNE R.F.                                | 11.007                                             | 10.169 | 3.202                       | 1.372  | 175                             | 743   | 14.384 | 12.284 |
| BELGIQUE                                      | 8.454                                              | 7.879  | 1.159                       | 353    | 50                              | 89    | 9.663  | 8.321  |
| FRANCE                                        | 8.615                                              | 8.450  | 4.196                       | 873    | 932                             | 1.588 | 13.743 | 10.911 |
| ITALIE                                        | 740                                                | 562    | 2.276                       | 423    | -                               | 31    | 3.016  | 1.016  |
| LUXEMBOURG                                    | -                                                  | 17     | -                           | -      | -                               | -     | -      | 17     |
| PAYS-BAS                                      | 17.411                                             | 18.036 | 11.334                      | 10.234 | 226                             | 663   | 28.971 | 28.933 |
|                                               | 46.227                                             | 45.113 | 22.167                      | 13.255 | 1.383                           | 3.114 | 69.777 | 61.482 |

Source : Statistique des transports, Office Statistique des C.E.

Quelle : Transportstatistik, Statistisches Amt der E.G.

Source : Transport statistics, Stat. Office of the E.C.

RESULTATS FINANCIERS : Evolution du produit moyen, en wagon complet, par tonne-kilomètre, des transports par chemins de fer comparé aux prix à la consommation

Tabelle/ Tabelle/ Table 6

VII/137/75

FINANZIELLE ERGEBNISSE: Entwicklung der Durchschnittserträge in Wagenladungen je t/km, für Eisenbahntransporte im Vergleich zum Verbraucherpreis

FINANCIAL RESULTS : Growth of average revenues by full wagon-load, per tonne/km, carried out by rail, in comparison with consumer prices

|      |                             | 1963  | 1964                                                                                                 | 1965   | 1966   | 1967     | 1968     | 1969                 | 1970     | 1971     | 1972     | 1973     |          |          |
|------|-----------------------------|-------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|----------|----------|----------------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| DB   | ALLEMAGNE : D-Mark          | 0.071 | 0.069                                                                                                | 0.067  | 0.070  | 0.069    | 0.069    | 0.069                | 0.074    | 0.084    | 0.090    | 0.094    |          |          |
|      | Indices :                   | 100   | 97.2                                                                                                 | 94.4   | 98.6   | 97.2     | 97.2     | 97.2                 | 104.2    | 118.3    | 126.3    | 132.4    |          |          |
|      | a) indice prix consommation | 100   | 102.3                                                                                                | 105.8  | 109.5  | 111.1    | 112.7    | 116                  | 120.4    | 126.6    | 133.9    | 141.9    |          |          |
|      | b) indice prix de gros      | 100   | 100.2                                                                                                | 102.3  | 103.4  | 102.9    | 97.0     | 99.4                 | 105.0    | 109.9    | 143.9    | 121.2    |          |          |
| SNCF | BELGIQUE : Franc belge      | 0.856 | 0.838                                                                                                | 0.811  | 0.849  | 0.851    | 0.834    | 0.824 <sup>(*)</sup> | 0.921    | 1.026    | 1.041    | 1.056    |          |          |
|      | Indices:                    | 100   | 97.9                                                                                                 | 94.7   | 99.2   | 99.4     | 97.4     | 96.3                 | 107.6    | 119.9    | 121.2    | 123.4    |          |          |
|      | a)                          | 100   | 104.17                                                                                               | 108.4  | 112.93 | 116.15   | 119.35   | 123.83               | 128.57   | 134.26   | 141.57   | 149.81   |          |          |
|      | b)                          | 100   | 104.77                                                                                               | 105.8  | 108.2  | 107.1    | 107.4    | 112.6                | 116.0    | 117.4    | 122.2    | 133.2    |          |          |
| DSB  | DANEMARK : Couronne danoise |       |                                                                                                      |        |        | 0.119(+) | 0.124(+) | 0.127(+)             | 0.122(+) | 0.124(+) | 0.120(+) | 0.135(+) |          |          |
| SNCF | FRANCE : Franc français     | 0.062 | 0.061                                                                                                | 0.060  | 0.065  | 0.070    | 0.069    | 0.072                | 0.075    | 0.082    | 0.092    | 0.086    |          |          |
|      | Indices:                    | 100   | 98.4                                                                                                 | 96.8   | 104.8  | 117.7    | 111.3    | 116.1                | 121      | 132.3    | 132.3    | 138.7    |          |          |
|      | a)                          | 100   | 103.2                                                                                                | 105.9  | 108.8  | 111.8    | 116.9    | 123.9                | 130.8    | 137.8    | 146.2    | 153.3    |          |          |
|      | b)                          | 100   | 101.6                                                                                                | 103.1  | 105.4  | 104.6    | 106.1    | 115.2                | 125.6    | 129.0    | 136.3    | 149.2    |          |          |
| FS   | ITALIE : Lire               | 100   |                                                                                                      |        |        |          |          |                      |          |          |          |          |          |          |
|      | Indices:                    | 100   |                                                                                                      |        |        |          |          |                      |          |          |          |          |          |          |
|      | a)                          | 100   | 105.9                                                                                                | 110.7  | 113.2  | 117.5    | 119.0    | 122.2                | 128.2    | 134.5    | 142.2    | 152.6    |          |          |
|      | b)                          | 100   | 103.3                                                                                                | 105.0  | 106.5  | 106.3    | 106.7    | 111.0                | 119.0    | 123.0    | 128.0    | 139.7    |          |          |
| CFL  | LUXEMBOURG: Franc lux.      | 1.690 | 1.641                                                                                                | 1.665  | 1.966  | 1.737    | 1.870    | 1.751                | 1.772    | 1.590    | 1.686    | 1.783    |          |          |
|      | Indices                     | 100   | 87.1                                                                                                 | 98.5   | 116.3  | 102.8    | 110.7    | 103.6                | 104.9    | 94.1     | 100.4    | 105.5    |          |          |
|      | a)                          | 100   | 103.10                                                                                               | 106.53 | 109.35 | 112.47   | 115.42   | 118.87               | 123.55   | 129.32   | 136.07   | 144.33   |          |          |
|      | b)                          |       |                                                                                                      |        |        |          |          |                      |          |          |          |          |          |          |
| BR   | ROYAUME-UNI: livre sterling |       | (-) Résultats exprimés en "pence"<br>In "pence" ausgedrückt / expressed in "pence" : 1 £ = 100 pence |        |        |          |          |                      |          |          | 0.781(-) | 0.817(-) | 0.808(-) | 0.806(-) |
| CIE  | IRLANDE: livre sterling     |       | voir ANNEXE / s. ANLAGE / see ANNEX                                                                  |        |        |          |          |                      |          |          |          |          |          |          |
| NS   | PAYS-BAS: Florin            | 0.050 | 0.050                                                                                                | 0.051  | 0.052  | 0.051    | 0.051    | 0.053                | 0.057    | 0.057    | 0.063    | 0.064    |          |          |
|      | Indices:                    | 100   | 100                                                                                                  | 102    | 104    | 102      | 102      | 106                  | 114      | 114      | 126      | 123      |          |          |
|      | a)                          | 100   | 105.8                                                                                                | 110.7  | 117.1  | 121.2    | 125.7    | 135                  | 141      | 151.7    | 163.6    | 173.7    |          |          |
|      | b)                          | 100   | 106                                                                                                  | 110    | 115    | 115      | 116      | 117                  | 124      | 125      | 129      | 140      |          |          |

\* y compris les envois de détail (par tonne transportée)  
Stückgutsendungen (in to) Inbegriff part-load consignments included

a) indices prix consommation  
Index d. Verbraucherpreise  
consumer price index

b) indice prix de gros  
Index d. Grosshandelspreise  
wholesale price index

\* y compris les trafics routiers et maritimes  
Kraftwagen- und Seeverkehr  
Inbegriffen  
road and sea traffic included

UIC: Les chiffres sont probants.  
La concurrence a empêché la hausse de prix. Dégradation des résultats financiers du fer.

- Nach Auffassung UIC zeigen diese eindrucksvollen Zahlen, dass die Wettbewerbslage ein Ansteigen der Preise verhindert u. sich dadurch die finanzielle Lage der Eisenbahnen ständig verschlechtert hat.

- The figures are conclusive. Competition has prevented a rise in prices. Deterioration in the financial position of the railways.

Source: Statistique internationale UIC et statistique conjoncturelle O.S.C.E. / Internationale Eisenbahnstat. (U.I.C.) u. Konjunkturelle Stat. des Stat. Amtes der EG  
International railway statistics and statistics of the Stat. Office of the E.C.

RESULTATS FINANCIERS : Evolution du produit moyen, en wagon complet, par tonne-kilomètre, des transports par chemins de fer, comparé au prix à la consommation

FINANZIELLE ERGEBNISSE : Entwicklung der Durchschnittserträge in Wagenladungen je t/km, für Eisenbahntransporte im Vergleich zum Verbraucherpreis

FINANCIAL RESULTS : Growth of average revenues by full wagon-load, per tonne-km, carried out by rail, in comparison with consumer prices

| C I E<br>(Coras Iompair<br>Eireann) | IRELAND: livre sterling = )<br>Indices: | 1963 <sup>a)</sup> | 1964 <sup>a)</sup> | 1965 <sup>a)</sup> | 1966 <sup>a)</sup> | 1967 <sup>a)</sup> | 1968 <sup>a)</sup> | 1969 <sup>a)</sup> | 1970 <sup>a)</sup> | 1971 <sup>a)</sup> | 1972 <sup>a)</sup> | 1973 <sup>a)</sup> |
|-------------------------------------|-----------------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
|                                     |                                         | 100                | 102                | 107                | 96                 | 92                 | 83                 | 83                 | 91                 | 89                 | 97                 | 101                |
|                                     | a) indice prix consommation             | 100                | 107                | 112                | 115                | 119                | 125                | 134                | 145                | 158                | 171                | 181                |
|                                     | b) indice prix de gros                  | 100                | 106                | 110                | 112                | 115                | 122                | 131                | 137                | 145                | 160                | 188                |

<sup>a)</sup> exercice prenant fin le 31 mars

Jahresabschluss : 31. März  
 Years ending : 31 March

a) indices prix consommation  
 Index des Verbraucherpreise  
 Consumer price index

b) indice prix de gros  
 Index des Grosshandelspreise  
 Wholesale price index

SOURCES: CIE et "Central Statistics Office" - DUBLIN

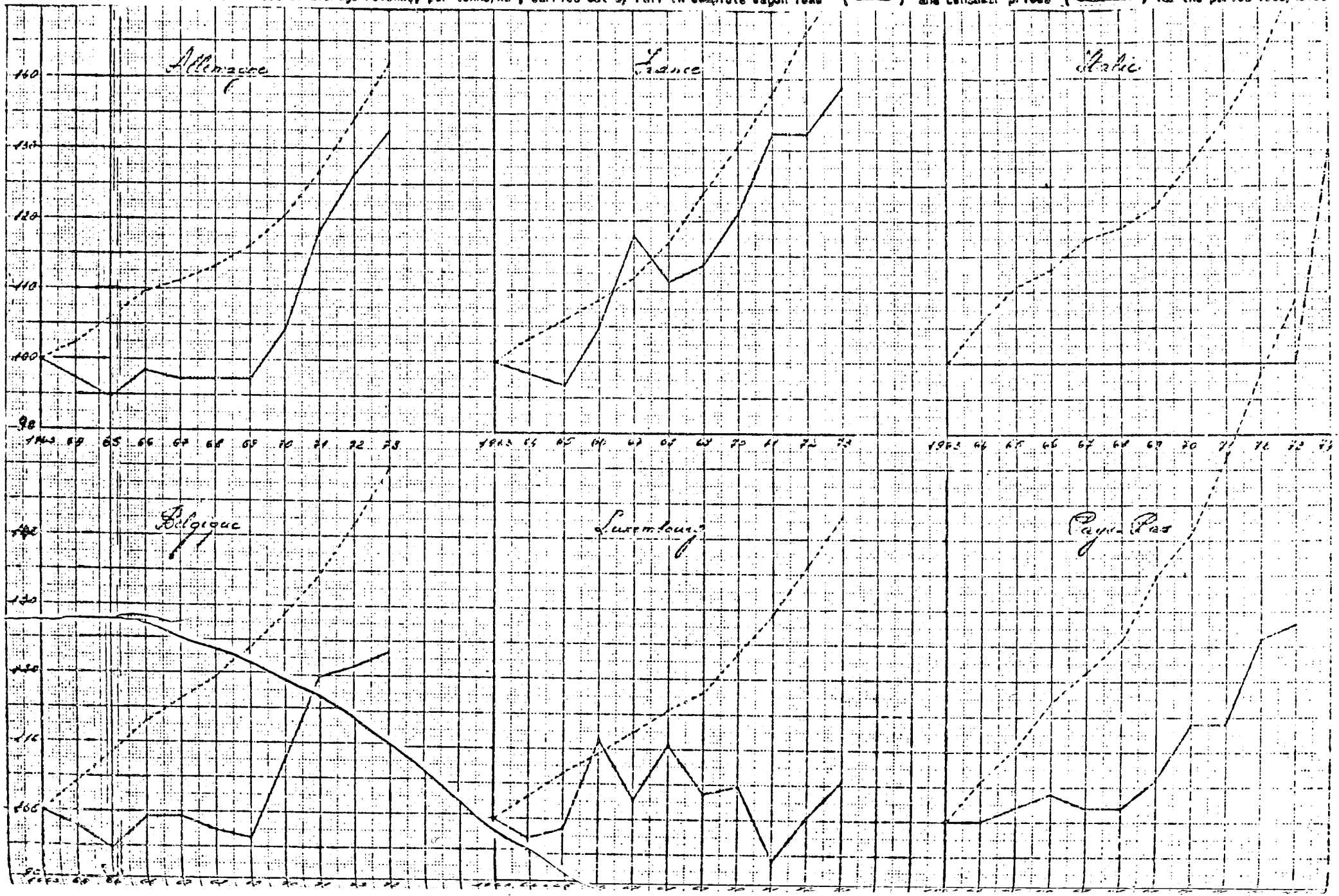
-) les résultats sont exprimés en "pence"  
 - in "pence" ausgedrückt  
 - expressed in "pence"

Les chiffres ayant été fournis trop tard, il n'y avait pas moyen d'en tirer des conclusions pour le rapport ( VII/176/75 )

Da das Zahlenmaterial zu spät geliefert wurde war es nicht mehr möglich, Schlussfolgerungen für den Bericht ( VII/176/75 ) zu ziehen.

There was no possibility of drawing conclusions for the report ( VII/176/75 ) as the figures arrived too late.

Relation entre les indices du produit moyen, par t/ka, des transports par fer effectués par wagons complets ( — ) et des prix à la consommation ( - - - ) pour la période 1963/1973  
 Relation zwischen den Indizes des Durchschnittsertrags - je t/ka - für Eisenbahntransporte in Wagenladungen ( — ) und Verbraucherpreisen ( - - - ) für den Zeitraum 1963/1973  
 Relation between the indices of average revenue, per tonne/ke, carried out by rail in complete wagon load ( — ) and consumer prices ( - - - ) for the period 1963/1973.



Evolution des frets rhénans / Entwicklung der Rheinfrachten / Growth of Rhine freight prices

Prix à la tonne / Preis pro Tonne / Price per tonne

| Relation/Verkehrsverbindung/<br>Routes | Marchandise/<br>Gutart/Goods | Monnaie<br>Währung<br>Currency | 1963  | 1964  | 1965 | 1966  | 1967  | 1968  | 1969  | 1970  | 1971  | 1972  |
|----------------------------------------|------------------------------|--------------------------------|-------|-------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Rotterdam - Duisburg - Ruhrort         | Minéral/Erz/<br>Ores         | DM/tonne                       | 3,35  | 3,35  | 3,30 | 3,30  | 3,10  | 3,10  | 3,10  | 4,13  | 3,22  | 3,13  |
| Rotterdam - Mannheim                   | Charbon/Kohle/<br>Solid Fuel | DM/tonne                       | 8,90  | 8,90  | 8,90 | 8,90  | 8,90  | 8,90  | 8,90  | 10,25 | 10,42 | 11,42 |
| Rotterdam - Kohl                       | Céréales/Getreide<br>Cereals | DM/tonne                       | 12,55 | 12,55 | 8,80 | 8,80  | 7,50  | 7,50  | 11,25 | 15,75 | 16,21 | 17,38 |
| Karlsruhe - Anvers                     | Gravier/Kies/<br>Gravel      | FB/tonne                       | 55,3  | 58    | 56   | 57,33 | 60,33 | 64,17 | 77,22 | 100   | 90    | 80    |

Source : Rapport annuel de la Commission Centrale pour la navigation du Rhin.

Quelle : Jahresbericht der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt.

Source : Annual report of the Central Commission for the Rhine.

## Evolution des frets rhénans/Entwicklung der Rheinfrachten/Growth of Rhine freight prices

## Indices

|                             |                                   | 1963 | 1964   | 1965  | 1966   | 1967   | 1968   | 1969   | 1970   | 1971   | 1972   |
|-----------------------------|-----------------------------------|------|--------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Rotterdam-Duisburg-Ruhrort  | Minerals/Erz/<br>Ores             | 100  | 100    | 98,5  | 98,5   | 92,5   | 92,5   | 92,5   | 123,3  | 97,9   | 93,4   |
| a) indice prix consommation | DM                                | 100  | 102,3  | 105,8 | 109,5  | 111,1  | 112,7  | 116    | 120,4  | 126,6  | 133,9  |
| b) indice prix de gros      |                                   | 100  | 100,2  | 102,3 | 103,4  | 102,9  | 97     | 99,4   | 105    | 109,9  | 113,9  |
| Rotterdam-Mannheim          | Charbon/<br>Kohle/Solid<br>fuel   | 100  | 100    | 100   | 100    | 100    | 100    | 100    | 115,2  | 117,1  | 123,3  |
| a)                          | DM                                | 100  | 102,3  | 105,8 | 109,5  | 111,1  | 112,7  | 116    | 120,4  | 126,6  | 133,9  |
| b)                          |                                   | 100  | 100,2  | 102,3 | 103,4  | 102,9  | 97     | 99,4   | 105    | 109,9  | 113,9  |
| Rotterdam-Kehl              | Céréales/<br>Getreide/<br>cereals | 100  | 100    | 70,1  | 70,1   | 59,8   | 59,8   | 89,6   | 125,5  | 129,2  | 138,5  |
| a)                          | DM                                | 100  | 102,3  | 105,8 | 109,5  | 111,1  | 112,7  | 116    | 120,4  | 126,6  | 133,9  |
| b)                          |                                   | 100  | 100,2  | 102,3 | 103,4  | 102,9  | 97     | 99,4   | 105    | 109,9  | 113,9  |
| Karlsruhe-Anvers            | Gravier/Kies/<br>gravel           | 100  | 104,9  | 101,3 | 103,7  | 109,1  | 116,4  | 139,7  | 180,8  | 162,7  | 144,6  |
| a)                          | FB                                | 100  | 104,17 | 108,4 | 112,93 | 116,15 | 119,35 | 123,83 | 128,07 | 134,26 | 141,57 |
| b)                          |                                   | 100  | 104,7  | 105,8 | 108,2  | 107,1  | 107,4  | 112,8  | 113,0  | 117,4  | 122,2  |

a) indice prix consommation  
Index des Verbraucherpreises  
consumer price index

b) indice prix de gros  
Index des Grosshandelspreises  
wholesale price index

VII/137/75

Tableau/Tabelle/Table 10

Evolution des prix de transport par route en Allemagne (R.F.)

Entwicklung der Beförderungspreise im Güterkraftverkehr in der Bundesrepublik Deutschland

Growth of road transport prices within the Federal Republic of Germany

(Indices)

| Année<br>Jahr<br>Year | Index général des recettes t/km<br>pour le transport de marchandises<br>Allgemeiner Index der Erträge je t/km<br>für den Gütertransport<br>General index of receipts per tonne/km<br>for goods transport | Index général des prix de gros<br>Allgemeiner Index der Grosshandelspreise<br>General index of wholesale prices | Index général des prix à la consommation<br>Allgemeiner Index der Verbraucherpreise<br>General index of consumer prices |
|-----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1963                  | 100                                                                                                                                                                                                      | 100                                                                                                             | 100                                                                                                                     |
| 1964                  | 101,7                                                                                                                                                                                                    | 100,2                                                                                                           | 102,3                                                                                                                   |
| 1965                  | 100,9                                                                                                                                                                                                    | 102,3                                                                                                           | 105,8                                                                                                                   |
| 1966                  | 106,1                                                                                                                                                                                                    | 103,4                                                                                                           | 109,6                                                                                                                   |
| 1967                  | 107,9                                                                                                                                                                                                    | 102,9                                                                                                           | 111,1                                                                                                                   |
| 1968                  | 106,1                                                                                                                                                                                                    | 97,0                                                                                                            | 112,7                                                                                                                   |
| 1969                  | 107,9                                                                                                                                                                                                    | 99,4                                                                                                            | 116,0                                                                                                                   |
| 1970                  | 114,1                                                                                                                                                                                                    | 105,0                                                                                                           | 124,0                                                                                                                   |
| 1971                  | 123,8                                                                                                                                                                                                    | 109,6                                                                                                           | 126,6                                                                                                                   |
| 1972                  | 131,9                                                                                                                                                                                                    | 113,9                                                                                                           | 133,9                                                                                                                   |
| 1973                  | 139,8                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                 |                                                                                                                         |