Sentenza della Corte del 9 dicembre 1965 [1]

Massime

Faute de service — Danno — Metodi di valutazione — Controllo giurisdizionale

(*Trattato C.E.C.A., articolo 40*)

Ove sia necessario, nel valutare l'entità del danno causato da una faute de service, prendere in considerazione la situazione che si sarebbe prodotta se l'illecito non fosse stato commesso, il giudice, pur esigendo il massimo di giustificazioni, deve accontentarsi di approssimazioni attendibili, quali le medie stabilite comparativamente. I metodi di accertamento per campione abitualmente usati negli studi economici consentono di giungere ad approssimazioni accettabili, qualora si parta da dati sufficientemente attendibili.

Nelle cause riunite 29, 31, 36, 39-47, 50 e 51-63 promosse da :

1) SOCIÉTÉ ANONYME DES LAMINOIRS, HAUTS-FOURNEAUX, FORGES, FONDERIES ET USINES DE LA PROVIDENCE, con sede in Marchienne-au-Pont,

rappresentata dal sig. Max Nokin, presidente del Consiglio dell'amministrazione (causa 29-63);

2) SOCIÉTÉ ANONYME DE LA FABRIQUE DE FER DE MAUBEUGE,

con sede in Louvroil, rappresentata dal sig. J.A. de Beco, presidente, direttore generale; (causa 31-63);

3) HAUTS FOURNEAUX ET FORGES DE SAULNES ET GORCY (anciennement Raty et Cie), società anonima con sede in Parigi,

rappresentata dal sig. Roland Labbe, presidente, direttore generale (causa 36-63);

1 — Lingua processuale : il francese.

4) ACIÉRIES ET FORGES DE FIRMINY,
società anonima con sede in Parigi,
rappresentata dal suo liquidatore sig. Marcel Macaux (causa 39-63);

5) SOCIÉTÉ DES ACIÉRIES DE POMPEY,
società anonima con sede in Pompey,
rappresentata dal sig. R. de Gunzbourg, presidente, direttore generale (causa 40-63);

6) SOCIÉTÉ ANONYME DE L'ACIÉRIE ET DES LAMINOIRS DE BEAUTOR,
con sede in Beautor,
rappresentata dal sig. Georges Bureau, presidente, direttore generale (causa 41-63);

7) SOCIÉTÉ DES HAUTS FOURNEAUX DE ROUEN,
società anonima con sede in Parigi, rappresentata dal sig. Pierre Celier, presidente, direttore generale (causa 42-63);

8) SOCIÉTÉ DES USINES SAINT-JACQUES,
società anonima con sede in Parigi, rappresentata dal sig. André Guillanton, presidente, direttore generale (causa 43-63);

9) COMPAGNIE DES FORGES DE CHATILLON, COMMENTRY ET NEUVES-MAISONS,
società anonima con sede in Parigi,
rappresentata dal sig. Léon Bureau, vicepresidente, direttore generale (causa 44-63);

10) SOCIÉTÉ ANONYME H.K. PORTER-FRANCE,
con sede in Parigi,
rappresentata dai signori Jean Pillars, direttore generale degli stabilimenti, e Joseph Versavel, segretario generale (causa 45-63);

11) UNION DES CONSOMMATEURS DE PRODUITS MÉTALLURGIQUES ET INDUSTRIELS,
società anonima con sede in Parigi,
rappresentata dal sig. Marcel Petiet, presidente, direttore generale (causa 46-63);

12) SOCIÉTÉ FIVES-LILLE-CAIL,
società anonima con sede in Parigi,
rappresentata dal sig. Jacques Thibault, presidente, direttore generale (causa 47-63);

13) UNION SIDÉRURGIQUE DU NORD DE LA FRANCE « USINOR »,
società anonima con sede in Parigi,
rappresentata dal sig. Maurice Borgeaud, amministratore direttore generale (causa 50-63);

14) SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION DES FORGES D'HENNEBONT,
società anonima con sede in Parigi,
rappresentata dal sig. Félix Portal, presidente, direttore generale (causa 51-63),

tutte con l'avvocato Jean-Pierre Aron, della Corte d'appello di Parigi, e con domicilio eletto a Lussemburgo, presso il Bureau de la Chambre syndicale de la sidérurgie française, 49, boulevard Joseph-II,

ricorrenti,

contro

L'ALTA AUTORITÀ DELLA COMUNITÀ EUROPEA DEL CARBONE E DELL'ACCIAIO,

rappresentata dal suo consulente giuridico, avvocato Italo Telchini, in qualità di agente, e dal sig. André de Laubadère, professore nell'Università di Parigi, in qualità di co-agente,

e con domicilio eletto nei suoi uffici, 2, place de Metz, Lussemburgo,

convenuta,

cause aventi ad oggetto :

il risarcimento, a norma dell'articolo 40 del Trattato istitutivo della C.E.C.A., dei danni assertivamente arrecati da una « faute de service » della Comunità commessa in relazione al funzionamento del consorzio di perequazione per il rottame importato ed assimilato,

LA CORTE,

composta dai signori :

Ch. L. Hammes, presidente,
L. Delvaux (relatore), presidente di Sezione,
A. M. Donner, A. Trabucchi e R. Lecourt, giudici,
avvocato generale : M. Lagrange (fino al 7 ottobre 1964) e K. Roemer (dall'8 ottobre 1964),
cancelliere : A. Van Houtte

ha pronunciato la seguente

SENTENZA

IN FATTO

I — Gli antefatti

I fatti che hanno dato origine alla presente controversia possono riassumersi come segue.

Il rottame ammesso alla perequazione appartiene a due categorie : rottame importato, proveniente da paesi terzi, e rottame navale, proveniente da cantieri di demolizione o di recupero all'interno della Comunità.

Poiché la Cassa di perequazione del rottame importato prendeva a suo carico la differenza fra il prezzo d'acquisto del rottame — cioè, o il prezzo versato al fornitore dei paesi terzi, aumentato del costo del nolo marittimo, o quello versato all'impresa di demolizione delle navi — e il prezzo di perequazione, era del massimo interesse per la Comunità il comperare il rottame navale che era il meno caro. Le imprese siderurgiche situate in prossimità dei cantieri di demolizione avevano un fabbisogno inferiore all'offerta. La parte eccedente poteva interessare gli stabilimenti siderurgici ubicati, come quelli delle ricorrenti, più vicino ai porti d'importazione che ai cantieri di demolizione, unicamente qualora il suo prezzo franco stabilimento non fosse superiore a quello del rottame d'importazione. L'Ufficio comune dei consumatori di rottame (U.C.C.R.), onde collocare il rottame navale presso le imprese siderurgiche lontane dai cantieri di demolizione, s'impegnava a pagare agli acquirenti la differenza tra le spese per il trasporto del rottame (navale) dal cantiere di demolizione al consumatore e le spese per il trasporto del rottame

(importato) dal porto normalmente usato al consumatore : questa differenza è designata con il termine abbreviato di : « parità delle spese di trasporto ». Secondo le ricorrenti, i versamenti promessi dall'U.C.C.R., sono stati interamente effettuati.

L'Alta Autorità, ritenendo di non poter mantenere il beneficio così concesso alle ricorrenti, addebitava loro le somme ricevute a tale titolo, nel conteggio loro notificato con le lettere dell'8 aprile 1963 (allegato 1 agli atti introduttivi).

Le ricorrenti dichiarano che questa situazione lesiva deriva da una « faute de service » dell'Alta Autorità, la quale non ha adeguatamente controllato il consorzio di perequazione. La responsabilità dell'Alta Autorità si desumerebbe dalla sentenza 15 dicembre 1961 (cause riunite 19-60, 21-60, 2-61, e 3-61, *Fives Lille-Cail ed altri contro Alta Autorità; Raccolta VII*, pag. 545 e segg.) concernente fatti del tutto simili; non resterebbe quindi che dimostrare l'esistenza del danno e determinarne l'entità.

II — Le conclusioni delle parti

A — Le *ricorrenti* concludono che la Corte voglia :

« Con riserva di tutte le memorie, contro-memorie e, in generale, di tutti i mezzi e conclusioni da presentare ulteriormente, condannare l'Alta Autorità a versare alla parte ricorrente, per la « faute de service » commessa in relazione al funzionamento del consorzio di perequazione, la somma di (vedi tabella seguente) NF a titolo di risarcimento dei danni.
E condannare l'Alta Autorità alle spese ».

Causa	Ammontare richiesto nell'atto introduttivo (NF)	Ammontare modificato nella replica (NF)
1) n. 29-63 Providence	200 369,71	211 264,14
2) n. 31-63 Maubeuge	3 713,58	2 895,21
3) n. 36-63 Saulnes et Gorcy . .	40 071,86	33 911,28
4) n. 39-63 Firminy	121 230,51	114 953,38
5) n. 40-63 Pompey	10 828,40	10 125,16
6) n. 41-63 Beautor.	5 720,51	5 474,05
7) n. 42-63 Rouen	84 605,79	23 827,85
8) n. 43-63 St-Jacques	3 609,18	3 359,75
9) n. 44-63 Châtillon	134 562,46	129 739,39
10) n. 45-63 Porter-France	5 819,81	5 318,34
11) n. 46-63 Un. Consommateurs .	4 917,16	4 704,05
12) n. 47-63 Fives Lille-Cail . . .	59 519,66	39 392,02
13) n. 50-63 Usinor	211 432,55	218 802,62
14) n. 51-63 Hennebont	28 810,32	9 940,01

B — La *convenuta* conclude :

« Per questi motivi e per altri da dedurre o aggiungere, l'Alta Autorità conclude che piaccia alla Corte di respingere i ricorsi delle 14 imprese, depositati in cancelleria il 22 maggio 1963, con tutte le conseguenze di diritto, in ispecie per quanto riguarda gli onorari, le spese e gli eventuali accessori ».

III — I mezzi e gli argomenti delle parti

I mezzi e gli argomenti delle parti possono riassumersi come segue.

A — *Sulla ricevibilità*

La *convenuta* non eccepisce formalmente l'irricevibilità del ricorso. Essa allega tuttavia che negli atti introduttivi le ricorrenti hanno bensì indicato i calcoli in base ai quali esse cercano di dimostrare l'entità del danno, ma pur dichiarando di poter fornire i dati numerici su cui detti calcoli sono fondati, non l'hanno fatto : esse hanno quindi violato gli articoli 38-42 del regolamento di procedura.

Le *ricorrenti* ribattono che non si tratta della voluta omissione di produrre i documenti giustificativi : i dati numerici variano considerevolmente da un caso all'altro, e la gran copia di documenti da riunire ha reso materialmente impossibile la loro esibizione all'atto dell'introduzione dei ricorsi. Esse aggiungono che la documentazione necessaria è allegata alla replica.

La *convenuta* replica che le ricorrenti, le quali non erano obbligate ad affrettarsi onde evitare la scadenza del termine d'impugnazione, non hanno fornito alcuna spiegazione valida per il ritardo nella produzione dei documenti ed hanno quindi violato l'articolo 42, paragrafo 1, del regolamento di procedura.

2. Nella controreplica, la *convenuta* osserva che le ricorrenti, nella replica, hanno adottato un nuovo metodo di calcolo del danno lamentato, danno pari alla differenza fra il costo del rottame navale acquistato da esse e il costo di una corrispondente quantità di rottame importato. Esse sono state obbligate a procedere a questo cambiamento di metoto perché la convenuta aveva obiettato che i calcoli effettuati negli atti introduttivi si risolvevano nel reclamare l'ammontare stesso della « parità di trasporto » ch'esse avevano indebitamente ricevuto e di cui l'Alta Autorità aveva chiesto il rimborso.

Il risultato di questo nuovo metodo di calcolo è che tutte le cifre di risarcimento, indicate negli atti introduttivi, si trovano sconvolte da cima a fondo e che nove ricorrenti su ventitré sono state indotte a desistere dalla loro azione, giacché l'acquisto di rottame navale, anziché danneggiarle, ha recato loro un vantaggio.

I cambiamenti effettuati nella replica non sono semplici rettifiche di calcoli, ammissibili in corso di causa, ma hanno trasformato la domanda di rimborso delle « parità di trasporto », contenuta negli atti introduttivi, in un'azione di risarcimento basata sull'esistenza di un danno.

La convenuta conclude che detto cambiamento di metodo di calcolo è in contrasto :

— col paragrafo 1 dell'articolo 38 del regolamento di procedura, secondo il quale l'atto introduttivo deve contenere l'oggetto del litigio, l'esposizione sommaria dei mezzi invocati e le conclusioni del ricorrente;

— col paragrafo 2 dell'articolo 42 del regolamento di procedura, che vieta la deduzione di mezzi nuovi in corso di causa, a meno che questi mezzi non si fondino su elementi di diritto o di fatto emersi durante la fase scritta.

La convenuta invoca inoltre la violazione del paragrafo 1 dell'articolo 38 del regolamento di procedura, secondo il quale l'atto introduttivo deve contenere le offerte di prova. Ove si considerino le pretese della replica come non nuove, si deve ritenere irricevibile l'atto introduttivo posto che esso non contiene le offerte di prova che figurano nella replica.

L'atto introduttivo evidentemente non contiene né la prova né l'offerta di provare gli elementi di calcolo nuovi, quale l'ammontare delle spese di trasbordo.

Inoltre, alcune ricorrenti si riferiscono, nella replica, a spese d'importazione diverse da quelle che esse avevano indicato nell'atto introduttivo.

3. La *convenuta* riassume come segue la sua argomentazione sulla ricevibilità dei ricorsi.

L'insufficienza delle offerte di prova negli atti introduttivi non è stata causata dalla mancanza di tempo, ma da un cambiamento di argomentazione giuridica che ha trasformato la nomenclatura stessa delle prove da fornire.

Secondo la convenuta, vi è la scelta fra due soluzioni :

— o dichiarare irricevibili gli atti introduttivi, poiché non contengono né le offerte di prova né i mezzi e le conclusioni, prescritti dall'articolo 38 del regolamento di procedura; in questo caso, la Corte non farebbe altro che applicare la giurisprudenza della sentenza 15 dicembre 1961 (cause riunite 19-60, 21-60, 2-61 e 3-61, *Fives Lille-Cail ea.* contro *Alta Autorità; Raccolta VII*, p. 559);

— oppure dichiarare tardiva e quindi irricevibile la nuova impostazione giuridica introdotta allo stadio della replica : in questo caso si dovrebbero prendere in considerazione soltanto l'impostazione giuridica e le prove o le offerte di prova contenute nell'atto introduttivo.

B — *Nel merito*

L'articolo 40 del Trattato esige, perché si possa accordare il risarcimento dei danni a carico della Comunità, la riunione di tre elementi :

— una « faute de service » della Comunità
— un pregiudizio causato nell'esecuzione del Trattato
— un legame di causa ad effetto fra la « faute » e il pregiudizio.

1. Quanto alla « faute de service » della Comunità

Le ricorrenti allegano che le promesse e il pagamento delle parità di trasporto, che sono stati la condizione della loro accettazione delle tonnellate di rottame navale, costituiscono una « faute de service » in ragione dell'insufficiente controllo sul funzionamento del consorzio di perequazione. Questa « faute de service » è stata espressamente ammessa dalla Corte nella sentenza 15 dicembre 1961 (cause riunite 19-60, 21-60, 2-61 e 3-61, *Fives Lille-Cail ed altri* contro *Alta Autorità; Raccolta VII*, pag. 551 e segg.), che riguardava fatti del tutto simili a quelli in esame.

La *convenuta* ribatte che il pregiudizio lamentato dalle ricorrenti, supposto ch'esso sia provato, non può dar luogo a risarcimento.

1. L'Alta Autorità non ha commesso una « faute » che dia diritto al risarcimento

La convenuta rileva anzitutto che le decisioni giudiziarie non costituiscono « arrêts de règlement » e che il diritto al risarcimento va stabilito « in concreto », caso per caso.

È vero che la fattispecie giudicata nella sentenza 15 dicembre 1961 e i ricorsi attuali presentano delle analogie e che in detta sentenza la Corte ha affermato che l'Alta Autorità aveva commesso una « faute » per omessa sorveglianza degli organismi incaricati di far funzionare il consorzio di perequazione. La Corte ha però dichiarato che l'omessa sorveglianza era aggravata dal fatto che le assicurazioni circa la concessione della parità di trasporto erano state date in un momento in cui l'Alta Autorità non si limitava più al semplice controllo, ma, con decisione 13-58, aveva assunto la gestione del consorzio di perequazione. Poiché le controversie attuali si basano su fatti anteriori alla decisione 13-58, non si può considerare la questione come già risolta e non basta nemmeno riferirsi alla suddetta sentenza, non costituendo essa un precedente. In queste condizioni, il fatto che la Corte abbia giudicato che : « per il fatto stesso ch'essa aveva autorizzato il consorzio di perequazione, l'Alta Autorità doveva assumerne il controllo », non implica necessariamente ch'essa abbia voluto dire che qualsiasi deficienza di controllo in qualsiasi momento costituisca un illecito atto a dar luogo a responsabilità.

In questa materia, l'Alta Autorità è responsabile soltanto qualora abbia violato il dovere di diligenza media. La convenuta a questo riguardo si richiama alla sentenza 4 aprile 1960 (cause 4-13-59, *Mannesmann ed altri* contro *Alta Autorità*), in cui la Corte ha rilevato che « il consorzio di perequazione, al quale sono state obbligatoriamente sottomesse le numerose imprese consumatrici di rottame dei sei paesi della Comunità, rende sempre possibili degli errori nel versamento delle somme di perequazione » (*Raccolta VI-1*, p. 272).

Le ricorrenti aggiungono ch'esse non hanno invocato la sentenza 15 dicembre 1961 come avente autorità di giudicato nei riguardi delle presenti controversie. Questa sentenza costituirebbe però un precedente e basterebbe scorrerne la motivazione per convincersi che la Corte si è espressamente riferita ai comportamenti e alle mancanze dell'Alta Autorità relativi a tutti i fatti anteriori alla decisione 13-58. Detta sentenza constata la « rilevanza dei versamenti effettuati in relazione alla parità di trasporto, ad imprese francesi (349 021 dollari) » — cifra che corrisponde ai negozi che costituiscono oggetto dei presenti ricorsi — e si riferisce alle decisioni 22-54 e 14-55, il che prova che i fatti cui la sentenza si riferisce sono avvenuti nel periodo anteriore alla decisione 13-58. Quanto alla gravità dell'illecito commesso dall'Alta Autorità, essa si desumerebbe dal numero di contratti che hanno previsto la compensazione delle « parità di trasporto » e dall'ammontare delle parità accordate e sarebbe posta in rilievo dalla severità con cui la sentenza del 15 dicembre 1961 condanna il comportamento dell'Alta Autorità nel periodo anteriore alla decisione 13-58.

La *convenuta* replica che, per quanto riguarda i negozi stipulati in epoca anteriore alla decisione 13-58, la Corte dovrà nuovamente stabilire se l'Alta Autorità abbia commesso illeciti di cui deve rispondere.

2. Il riconoscimento del diritto al risarcimento s'imbatte in un ostacolo giuridico insormontabile

La *convenuta* espone che, nella sentenza 22 marzo 1961 (cause riunite *42 e 49-59*, *S.N.U.P.A.T.* contro *Alta Autorità*; *Raccolta VII*, p. 97 e segg.) la Corte ha affermato che l'Alta Autorità, ove abbia commesso degli errori di carattere giuridico — si trattava di esenzioni illegali dai contributi di perequazione — che essa stessa non ha riconosciuto e che attribuivano vantaggi a determinate imprese, dev'essere obbligata a rettificare detti errori a detrimento dei beneficiari provvisori e deve di conseguenza revocare anche con effetto retroattivo, gli atti amministrativi in cui sono contenuti i suddetti errori. Come può quindi l'Alta Autorità, qualora si sia accorta degli errori e li abbia rettificati spontaneamente, essere obbligata a distruggere gli effetti della

rettifica restituendo agli interessati le somme il cui rimborso da parte delle imprese costituiva l'oggetto della rettifica? Proprio a questo risultato paradossale, e perfino assurdo, mirano infatti le pretese delle ricorrenti. In queste condizioni, il preteso diritto al risarcimento può essere ammesso, a pena di privare d'effetto la rettifica degli errori di carattere giuridico, la quale ha carattere obbligatorio.

Nelle cause riunite 19-60, 21-60, 2-61 e 3-61, *Fives Lille-Cail ed altri* contro *Alta Autorità*, quest'ultima ha sostenuto che il rimborso delle « parità di trasporto » costituiva violazione di principi essenziali del Trattato C.E.C.A., cioè l'uguale accesso alle fonti della produzione e la non discriminazione, la quale implica il rispetto delle differenziazioni geografiche naturali. Nella sentenza 15 dicembre 1961, che ha statuito in dette cause, la Corte ha menzionato i « meriti » di questa argomentazione (*Raccolta VII*, p. 578) e l'avvocato generale, nelle sue conclusioni, l'ha approvata (*Raccolta VII*, p. 591). Le ricorrenti fra le quali si trovano due delle quattro imprese che hanno presentato i ricorsi 19-60, 21-60, 2-61 e 3-61, hanno interpretato in questo senso la sentenza della Corte, giacché ora si limitano a sostenere la tesi della « faute de service ». I rimborsi delle « parità di trasporto » appaiono quindi illegali e l'Alta Autorità aveva il dovere di esigerne la restituzione.

Le *ricorrenti* ribattono che l'assunto della convenuta è contraddetto dai termini stessi dell'articolo 40 del Trattato. Secondo questo articolo, ogni « faute » dà diritto al risarcimento, che è funzione del pregiudizio subito e non degli elementi generatori della « faute » stessa. All'infuori del rapporto di causa ad effetto tra illecito e danno da risarcire, rapporto che dev'essere dimostrato, non vi è necessariamente concordanza fra gli elementi numerici dell'uno e dell'altro. L'ammontare del risarcimento può essere uguale, superiore o inferiore ai dati numerici che riguardano l'illecito; si possono del resto configurare molti errori, irregolarità, omissioni, ecc, non esprimibili in cifre, e tuttavia atti a giustificare un risarcimento pecuniario.

Le ricorrenti aggiungono, a sostegno di queste considerazioni, che, contrariamente a quanto pretende la convenuta, l'oggetto dei ricorsi non è specificamente quello di reclamare il beneficio delle « parità di trasporto »; esse avrebbero una sola preoccupazione : obbligate come sono a restare nell'ambito fissato dalle considerazioni finali della sentenza 15 dicembre 1961, esse devono riunire, per sottoporli alla Corte, tutti gli elementi dello studio intrapreso per risolvere la questione sollevata. Beninteso, se durante l'istruttoria apparissero necessarie delle rettifiche dei dati utilizzati per valutare il pregiudizio subito, le ricorrenti faranno tutto quanto occorre; l'ammontare dei risarcimenti potrebbe quindi essere diverso da quello delle « parità

di trasporto », quali figurano negli atti introduttivi. Questa posizione delle ricorrenti è la migliore prova del fatto che le loro domande non mirano specificamente al rimborso delle parità.

2. Sull'esistenza e l'ammontare del pregiudizio

1. L'esistenza del pregiudizio

Le *ricorrenti* assumono che, durante il periodo in cui hanno beneficiato delle « parità di trasporto », esse avevano la possibilità di optare per il rottame d'importazione, anziché per il rottame navale. Esse sostengono poi che, in mancanza di « parità di trasporto », avrebbero certamente scelto il rottame d'importazione, essendo state sempre guidate dal criterio del prezzo più vantaggioso.

Le ricorrenti si adoperano a dimostrare, a sostegno delle loro tesi, che esistevano risorse sufficienti nei seguenti campi :

a) Disponibilità di rottame proveniente da paesi terzi e specialmente dagli Stati Uniti;

b) Disponibilità di navi per il trasporto;

c) Sufficiente capacità degli impianti di discarica e di trasbordo nei porti normali d'importazione;

d) Disponibilità di divise per le imprese francesi.

ad a) Le cifre fornite dalle ricorrenti tendono a dimostrare che le scorte di rottame erano aumentate dal 1954 al 1958, che il rottame navale che ha fruito delle « parità di trasporto » rappresenta solo il 2,2 % degli arrivi dall'esterno e che la fornitura di questo tonnellaggio supplementare non poteva presentare difficoltà.

ad b) Le ricorrenti producono (n. 1 dei documenti comuni alle varie cause) un'attestato della S.I.T.A.M., in data 30 dicembre 1962, e ne deducono la possibilità di procurarsi 160 000 tonnellate supplementari di rottame d'importazione per l'insieme delle imprese francesi.

ad c) Le ricorrenti producono attestati dei direttori dei porti di cui trattasi (nn. 8-19 dei documenti comuni alle varie cause).

ad d) Le ricorrenti assumono che ogni tonnellata di rottame d'importazione avrebbe reso disponibile una tonnellata di rottame navale la quale avrebbe potuto essere esportata, con un corrispondente apporto di divise.

La *convenuta* ribatte come segue agli argomenti delle ricorrenti.

a) L'argomento relativo all'aumento delle scorte non è probante, poiché il livello delle scorte corrisponde al consumo previsto per un certo periodo; essendo questo aumentato, le scorte sono aumentate in proporzione.

b) La convenuta deduce poi che, anche se le risorse globali in rottame d'importazione fossero state sufficienti, come affermano le ricorrenti, queste non avevano tuttavia la possibilità di scegliere fra il rottame navale e il rottame d'importazione. La convenuta in proposito cita le conclusioni dell'avvocato generale Roemer nelle cause riunite 19-60, 20-60, 2-61 e 3-61, *Fives Lille-Cail ed altri* contro *Alta Autorità* :

« La Cassa di Bruxelles, in seguito l'Alta Autorità, poteva stabilire la quantità di rottame ammesso alla perequazione e disponeva perciò di uno strumento di guida. Onde mantenere le sovvenzioni di perequazione al più basso livello possibile, essa poteva in ispecie attribuire al rottame da demolizioni navali una situazione di privilegio. Essa era unicamente tenuta a provvedere alla distribuzione di detto rottame in modo non discriminatorio ». (*Raccolta VII*, p. 590).

È quindi evidente che l'esistenza in generale di disponibilità di rottame d'importazione non basta affatto a provare che questa o quella impresa, in questo o in quel momento, avrebbe potuto certamente optare per il rottame d'importazione e di conseguenza rifiutare il rottame navale offertole. Non si può far a meno di ricordare a sostegno di questo assunto il caso di alcune imprese italiane le quali, avendo comperato direttamente del rottame d'importazione senza passare attraverso l'U.C.C.R. ed avendo in seguito chiesto il pagamento della perequazione, si sono viste opporre un categorico rifiuto.

È quindi erroneo ritenere che le imprese fossero libere di scegliere. Del resto, per ciascun periodo, la quantità massima di rottame d'importazione che poteva fruire della perequazione era fissata tassativamente.

La convenuta conclude che il preteso pregiudizio non è dimostrato nella sua stessa esistenza, poiché le ricorrenti non potevano essere assolutamente certe di ottenere rottame importato in luogo del rottame navale.

c) Per quanto riguarda la non-certezza del pregiudizio, la convenuta assume inoltre che l'importazione di rottame comporta dei rischi che non esistono in caso di acquisto di rottame navale. Essa rileva la necessità di procedere ad aperture di credito irrevocabili; gli inconvenienti in caso di controversie con i fornitori stranieri; i possibili conflitti con gli armatori; le eventuali controstallie allo sbarco.

Essa sostiene infine che il rottame di demolizione navale è stato sempre considerato di qualità migliore rispetto al rottame d'importazione il quale più volte ha riservato brutte sorprese agli acquirenti.

Le *ricorrenti* replicano come segue :

a) Per quanto concerne le scorte, esse ribattono che, dalla documentazione dell'Alta Autorità e in ispecie dalla sua decima

Relazione generale delle attività, risulta che il fabbisogno di rottame d'importazione è stato sempre largamente coperto. Il rottame navale consumato dalle ricorrenti ammontava a 30-40 000 tonnellate all'anno, cioè corrispondeva all'1 o al 2 % del rottame importato; il problema della sua eventuale sostituzione con rottame d'importazione non avrebbe quindi dato mai luogo a difficoltà.

b) La tesi della convenuta che vorrebbe trovare nei poteri speciali degli organismi di Bruxelles un argomento per dimostrare la non-certezza del pregiudizio subito, manca di fondamento, sia in fatto sia in diritto. Gli organismi di Bruxelles erano infatti regolarmente informati dai loro Uffici regionali (di Germania, di Francia, ecc.) del fabbisogno complessivo dei vari paesi. Per le disponibilità, in base a inchieste periodiche fatte sui grandi mercati produttori (U.S.A., Africa del Nord, ecc..), l'U.C.C.R. stabiliva e sottometteva all'approvazione della C.P.R.I. il bilancio generale degli acquisti da negoziarsi dall'U.C.C.R. sui vari mercati. Naturalmente tutto questo lavoro si effettuava sotto il controllo dell'Alta Autorità. Le quantità disponibili venivano in seguito attribuite globalmente ai vari paesi, e la distribuzione ne veniva effettuata in ciascun paese tramite l'Ufficio regionale, in conformità al fabbisogno segnalato da ciascuna impresa. Nessun attrito si è mai avuto in proposito fra le imprese e gli organismi di Bruxelles. I contratti con i fornitori hanno infatti sempre permesso di soddisfare le richieste; non si è mai proceduto d'autorità, sotto forma di assegnazioni d'ufficio.

Ciò sarebbe stato d'altronde giuridicamente impossibile, in mancanza della dichiarazione di « grave penuria » da effettuarsi secondo le forme prescritte dall'articolo 59 del Trattato; è noto lo scarso entusiasmo che l'Alta Autorità ha sempre dimostrato per tali misure eccezionali tanto per il carbone, quanto per il rottame, l'acciaio, ecc. Riguardo al rottame, l'equilibrio costante tra il fabbisogno e disponibilità non ha mai nemmeno fatto sollevare il problema.

Per quanto riguarda le imprese italiane, alle quali è stato rifiutato il beneficio della perequazione, si trattava di acquisti effettuati direttamente dalle imprese senza passare per l'U.C.C.R., quindi in evidente contrasto con le norme fondamentali del sistema di perequazione che consentivano soltanto agli organismi di Bruxelles, sotto il controllo dell'Alta Autorità, di trattare gli acquisti all'esterno della Comunità. L'esempio addotto dalla convenuta è quindi del tutto estraneo al problema in esame.

c) Le difficoltà relative alla qualità del rottame importato, cui fa riferimento la convenuta, concernono in special modo le provenienze non americane; le consegne dagli Stati Uniti, le quali costituiscono il 76 % del rottame ricevuto dal 1955 al 1958, contengono una forte proporzione di rottame di qualità;

esse comportano d'altra parte un aumento di prezzo, che non ha dato mai luogo a controversie.

Per quanto riguarda gli altri rischi di cui fa menzione la convenuta, le ricorrenti osservano che un commercio esposto a tanti rischi, avrebbe dovuto avere scarsissima rilevanza per l'approvvigionamento della Comunità; in realtà, le consegne di rottame importato sono aumentate da 2,6 milioni di tonnellate nel 1955 a 3,9 milioni di tonnellate nel 1959.

La *convenuta* obietta che per dimostrare di aver subito un pregiudizio, non basta affermare che si sarebbe forse potuto, all'epoca dell'acquisto di rottame navale, comperare il rottame importato ad un prezzo inferiore, ma bisogna inoltre provare :

a) che alla stessa epoca, non si è acquistato del rottame sul *mercato interno* a prezzi, franco stabilimento, uguali o superiori a quelli del rottame da demolizione navale di cui trattasi;

b) che non si è acquistato altro rottame *assimilato* proveniente da località altrettanto o più lontane di quelle da cui proviene detto rottame da demolizione navale;

c) che non si è acquistato altro rottame da *demolizione navale* proveniente da località altrettanto o più lontane di quelle da cui proviene detto rottame da demolizione navale;

d) che, poiché al principio si era fatta valere una differenza di spese di trasporto, non si è acquistato del rottame importato consegnato *negli stessi porti* da cui proviene detto rottame da demolizione navale.

ad a) Per chiarire l'allegazione della convenuta, è opportuno rilevare che nella controreplica essa ha ricordato che il prezzo di perequazione era calcolato in base ai prezzi realmente *praticati sul mercato interno* nel corso del mese di consegna.

La convenuta dichiara di possedere le dichiarazioni di prezzo *medio* franco stabilimento di tutto il rottame acquistato ogni mese, da ciascuna ricorrente, sul mercato interno. Queste dichiarazioni, controllate in stabilimento dalla Società fiduciaria svizzera, sono servite a stabilire i prezzi di perequazione.

Negli allegati alla controreplica che portano i numeri 3 (Providence), 17 (Firminy), 22 (Rouen), 31 (Châtillon) e 44 (Usinor), la convenuta paragona il costo franco stabilimento del rottame interno a quello del rottame navale (senza pagamento delle parità di trasporto) acquistato dalle ricorrenti nelle medesime epoche : in base a queste cifre, il costo del rottame navale è inferiore — soltanto nel caso della ricorrente nella causa 41-63, Acciaierie di Beautor, è uguale — al costo del rottame interno. La convenuta osserva che il prezzo *medio*, ch'essa fornisce, del rottame interno può essere sensibilmente inferiore a quello degli acquisti più onerosi. Essa rileva inoltre di non aver potuto, per mancanza di tempo, estendere il paragone ai casi in cui il maggior

costo, rispetto al rottame navale, del rottame interno acquistato, era inferiore all'ammontare del pregiudizio lamentato.

ad b) La convenuta rileva che talune ricorrenti hanno acquistato rottame americano, senza fare la minima obiezione circa le spese di trasporto, che tuttavia erano pari a quelle del rottame navale di cui trattasi.

ad c) La convenuta osserva che la ricorrente nella causa 51-63 (Forges d'Hennebont) ha accettato, senza chiedere la « parità di trasporto », considerevoli partite di rottame navale proveniente dagli stessi cantieri che hanno fornito il rottame navale di cui è causa, e ciò ogni mese, senza eccezioni, dal febbraio 1955 al dicembre 1958.

ad d) La convenuta deduce che, secondo i documenti 83-105 prodotti con la replica, le ricorrenti ammettono di aver acquistato rottame importato a dei prezzi franco stabilimento superiori a quelli del rottame navale in questione.

ad e) La convenuta allega (documento 50 della replica) che la ricorrente, nella causa 51-63 (Forges d'Hennebont) ha ricevuto il rottame importato, acquistato nel 1956, esattamente negli stessi porti da cui proveniva il rottame navale di cui trattasi.

2. L'ammontare del danno

Le ricorrenti si propongono di precisare la differenza tra il prezzo del rottame navale acquistato, senza tener conto della « parità di trasporto », e il prezzo della stessa quantità di rottame d'importazione, che fosse stato consegnato alla stessa epoca; secondo le ricorrenti, questa differenza prova l'esistenza del danno e ne determina l'ammontare, poiché rappresenta l'onere supplementare imposto in ultima analisi alle ricorrenti.

a) Il costo del rottame *importato*, sulla nave al porto d'arrivo, è uguale al prezzo di perequazione, aumentato delle spese di trasbordo dalla nave al vagone o chiatta e delle spese di trasporto dal porto normale d'importazione al destinatario. Le spese di trasbordo sono stimate in 2 dollari la tonnellata, come dichiara la decisione 18-60.

— Il costo del rottame *navale*, franco vagone o chiatta nel cantiere di recupero, è uguale allo stesso prezzo di perequazione, aumentato di 2 dollari — per tener conto della mancanza di spese di trasbordo — e delle spese di trasporto dal cantiere di recupero al consumatore.

— La differenza fra il costo del rottame navale e quello del rottame importato è quindi uguale alla differenza fra le spese di trasporto del rottame *navale* dal cantiere di recupero al consumatore e la valutazione, tenuto conto delle tariffe in vigore in ciascuna epoca, delle spese di trasporto del rottame *importato* dal porto normale d'importazione al consumatore.

— Applicando questo metodo di calcolo ad ogni caso di specie, ciascuna delle ricorrenti indica l'ammontare delle spese di trasporto del rottame navale, da cui sottrae l'importo stipulato in base alle tariffe di trasporto in vigore alle epoche di consegna del rottame, delle spese di trasporto di una corrispondente quantità di rottame importato, dal porto normale d'importazione fino al consumatore : la differenza rappresenterebbe l'entità del danno.

		1 Quantità di rottame navale acquistato (tonnellate)	2 Spese di trasporto dal cantiere al consumatore (NF)
1)	29-63 Providence	11 108	285 652,15
2)	31-63 Maubeuge.	174	4 687,42
3)	36-63 Saulnes et Gorcy. . . .	3 160	104 095,81
4)	39-63 Firminy.	7 172	159 389,32
5)	40-63 Pompey.	590	17 950,37
6)	41-63 Beautor.	542	9 229,90
7)	42-63 Rouen	6 265	89 554,70
8)	43-63 St-Jacques	1 738	56 274,91
9)	44-63 Châtillon.	6 857	165 951,22
10)	45-63 Porter-France	770	17 519,45
11)	46-63 Un. Consommateurs . .	246	7 839,08
12)	47-63 Fives-Lille-Cail.	5 075	121 742,06
13)	50-63 Usinor	13 905	355 647,47
14)	51-63 Hennebont	3 146	44 728,85

		3 Spese di trasporto dal porto normale d'importazione al consumatore (NF)	4 Ammontare del danno (NF) colonna 2 — colonna 3
1)	29-63 Providence	85 282,44	200 369,71
2)	31-63 Maubeuge.	973,84	3 713,58
3)	36-63 Saulnes et Gorcy. . . .	64 023,95	40 071,86
4)	39-63 Firminy.	38 158,81	121 230,51
5)	40-63 Pompey.	7 121,97	10 828,40
6)	41-63 Beautor.	3 509,39	5 720,51
7)	42-63 Rouen	4 948,91	84 605,79
8)	43-63 St-Jacques.	52 665,73	3 609,18
9)	44-63 Châtillon	31 388,76	134 562,46
10)	45-63 Porter-France	11 699,64	5 819,81
11)	46-63 Un. Consommateurs . .	2 921,92	4 917,16
12)	47-63 Fives-Lille-Cail	62 222,40	59 519,66
13)	50-63 Usinor	144 214,92	211 432,55
14)	51-63 Hennebont	15 918,53	28 810,32

b) Le ricorrenti assumono di essere in grado di produrre tutti i documenti giustificativi degli elementi di calcolo che precedono, e cioè:

— le promesse fatte dall'U.C.C.R. che hanno preceduto ciascuna ordinazione di rottame navale;
— i documenti relativi alla stipulazione ed alla consegna delle ordinazioni di rottame navale, oggetto del ricorso;
— il pagamento da parte della Cassa di perequazione, attraverso l'Unione dei consumatori di rottame, delle somme che costituivano oggetto degli impegni dell'U.C.C.R.;
— le spese pagate dalle ricorrenti per il trasporto dai cantieri di recupero alla fabbrica del rottame navale di cui trattasi;
— le spese che le ricorrenti avrebbero dovuto sostenere per il trasporto di una corrispondente quantità di rottame importato, dal porto d'importazione alla fabbrica; su questo punto, ciascuna ricorrente indica, come porto d'importazione, il o i porti dai quali esse hanno ricevuto il rottame d'importazione durante il periodo di funzionamento della perequazione, come pure la via (trasporto ferroviario e (o) fluviale) per la quale il rottame d'importazione è stato rispedito ai loro stabilimenti.

c) Le ricorrenti concludono che i dati che precedono, che saranno completati nella misura che la Corte giudicherà utile, dimostrano esaurientemente, secondo i termini della sentenza 15 dicembre 1961 (*Fives-Lille-Cail*) l'esistenza del danno e ne indicano l'ammontare con precisione.

La *convenuta* ribatte come segue agli argomenti esposti negli atti introduttivi.

a) Il calcolo fatto dalle ricorrenti consiste nel sottrarre il costo del rottame importato (prezzo di perequazione + 2 dollari per spese di trasbordo + spese di trasporto dal porto alla fabbrica) dal costo del rottame navale (prezzo di perequazione, identico al precedente + 2 dollari + spese di trasporto dal cantiere di recupero alla fabbrica), il che si risolve nel chiedere come risarcimento l'ammontare stesso della « parità di trasporto ». Ora, la sentenza 15 dicembre 1961 (*Fives-Lille-Cail*) ha ripudiato espressamente l'identificazione del danno coll'ammontare delle « parità di trasporto » promesse o versate (*Raccolta VII*, p. 578). Le ricorrenti non hanno affatto provato che « l'acquisto di rottame di navi, senza bonifico delle spese di trasporto sarebbe stato... più oneroso dell'acquisto puro e semplice di rottame d'importazione » (ibidem p. 579) né di quanto lo sarebbe stato.

b) I calcoli di cui sopra si basano su dati numerici la cui esattezza non è stata provata: le ricorrenti hanno bensì dichiarato di poter fornire tale prova, ma finora non l'hanno fatto.

c) La convenuta deduce poi che il forfè di 2 dollari, concesso agli acquirenti di rottame importato per le spese di trasbordo dalla nave al vagone o alla chiatta, non costituisce una stima di dette spese prossima alla realtà, ma ha semplicemente il carattere di un'indennità, destinata a compensare una parte delle spese di trasbordo. Queste erano a carico degli acquirenti di rottame importato, meno il forfè di 2 dollari, posto che — eccettuato il periodo di validità delle decisione 34-56, durante il quale veniva calcolato « franco vagone o chiatta » — il prezzo di perequazione è stato calcolato per consegna C.I.F. porto d'arrivo, cioè sulla nave attraccata nel porto di destinazione.

In altre parole, nei loro calcoli delle spese per il trasbordo del rottame importato, le ricorrenti hanno indicato un importo uniforme di 2 dollari, mentre avrebbero dovuto indicare le spese *effettive* di trasbordo, meno 2 dollari la tonnellata rimborsati dalla perequazione.

La convenuta adduce alcuni esempi, traendoli dai documenti in suo possesso, necessariamente incompleti, giacché gli organismi di Bruxelles hanno pagato le spese di trasbordo soltanto durante il periodo di validità della decisione 34-56 (*G.U.* 1956, p. 382).

Posto che, nei casi addotti ad esempio, le spese di discarica del rottame importato, non rimborsate dalla perequazione, hanno coperto l'intero importo delle « parità di trasporto » reclamate, e lo hanno anche superato, la convenuta ne conclude che lo stesso dev'essere avvenuto negli altri periodi per i quali essa non possiede documentazione, dato che durante questi periodi, le spese di trasbordo erano pagate dai consumatori di rottame importato.

La convenuta ritiene di aver dimostrato in ogni caso, l'inesattezza dei calcoli esibiti dalle ricorrenti.

Le ricorrenti replicano come segue :

a) Riguardo alle *pezze giustificative*, esse sostengono che la grande copia e la diversità dei documenti da riunire ha reso impossibile raccoglierle per la data del deposito dei ricorsi; esse dichiarano che la documentazione è stata prodotta con la replica.

b) Riguardo alle *spese di trasbordo* nei porti marittimi, esse sostengono che il problema del « forfè di 2 dollari » è molto più complicato di quanto non faccia apparire la convenuta. Esse rinunziano a trattare la questione del se il « forfè di 2 dollari » abbia il carattere di un'indennità destinata a compensare una parte delle spese di trasbordo, oppure rappresenti una stima delle stesse, prossima alla realtà. Esse si limitano a rilevare che, se gli organismi della perequazione adottando all'inizio il « forfè di 2 dollari » nelle loro trattative con le imprese come pure in tutti i loro conti, potevano legittimamente ammettere che detto importo, corrispondesse all'incirca alla media delle spese effettive di trasbordo;

le imprese dal canto loro non potevano che adattarsi ad una prassi stabilità, senza loro intervento, dagli organismi della Comunità.

c) Le ricorrenti osservano che, in seguito alle eccezioni della convenuta, il problema si presenta loro sotto un aspetto del tutto diverso. L'Alta Autorità assume che, nel confronto tra i prezzi « franco » del rottame navale e del rottame importato, si deve tener conto, anziché del « forfé di 2 dollari », dell'*effettivo ammontare delle spese di trasbordo*. Sorge quindi la questione della *scelta del porto d'arrivo*. Col sistema del calcolo adottato negli atti introduttivi, la scelta era irrilevante, giacché il forfè di 2 dollari valeva per tutti i porti. Col *nuovo sistema di calcolo*, reso necessario dalle eccezioni della convenuta, il porto di cui si deve tener conto, affinché il confronto sia valido, dev'essere quello più spesso usato da ciascuna delle ricorrenti.

I documenti prodotti con la replica contengono tutti i dati di cui le ricorrenti si sono servite per calcolare, col nuovo sistema, il danno subito. Il porto preso in considerazione è quello attraverso il quale ciascuna delle ricorrenti ha ricevuto la quantità maggiore di rottame d'importazione (documenti 1 - 22 *bis* della replica).

La modifica dei calcoli iniziali, in seguito all'adozione di un porto unico ed alla sostituzione dell'importo effettivo delle spese di trasbordo al « forfè di 2 dollari », ha portato ad una nuova determinazione del danno per ciascuna ricorrente, i cui dati sono contenuti nelle conclusioni della replica (vedi supra, II, lettera A).

In seguito a detta modifica dei calcoli iniziali, nove delle ventitrè ricorrenti originarie hanno constatato che il rottame navale era stato per esse meno oneroso di quello d'importazione. Non avendo subito alcun danno, dette nove ricorrenti hanno rinunziato agli atti.

La *convenuta* oppone che il metodo scelto dalle ricorrenti onde provare il danno è soggettivo, parziale e incompleto. Inoltre, i calcoli delle ricorrenti contengono un numero considerevole di errori e di omissioni. La convenuta dichiara di non aver potuto rettificare tutti i calcoli di tutte le ricorrenti, allo scopo di dimostrare irrefutabilmente l'insussistenza del danno in tutti i casi, giacché non possiede che una parte della necessaria documentazione.

Il danno non sarebbe stato provato in alcun caso; tutte le ricorrenti avrebbero ottenuto il loro rottame navale a prezzi « franco stabilimento » pari o inferiori al prezzo medio del rottame ch'esse hanno in genere acquistato.

La convenuta fa in primo luogo un'esposizione complessiva. Le è poi parso necessario riassumere le eccezioni riguardanti le singole ricorrenti, giacché il danno dev'essere provato separatamente per ciascuna di esse.

a) *Critica generale della dimostrazione delle ricorrenti*

1° *Scelta del porto.* — La convenuta osserva innanzitutto che, nella replica, tutte le ricorrenti — ad eccezione delle Forges d'Hennebont — s'industriano di provare il pregiudizio da loro subito riferendosi a porti diversi da quelli loro proposti dall'U.C.C.R. al momento della stipulazione dei contratti od anche diversi da quelli indicati negli atti introduttivi.

Negli allegati 1/22 *bis* alla replica, le ricorrenti determinano un « porto principale d'importazione ». La convenuta contesta la possibilità di determinare il pregiudizio basandosi unicamente sul porto principale che, di regola, è il porto meno caro. L'effettivo pregiudizio potrebbe risultare unicamente dal raffronto con il più costoso rottame d'importazione acquistato a quell'epoca; quanto meno, le ricorrenti dovrebbero fare la media delle spese relative alle loro importazioni, quindi riferirsi a tutti i porti attraverso i quali esse hanno ricevuto del rottame importato. La convenuta rileva inoltre che le ricorrenti sovente prendono come base un porto del quale non si sono servite nel corso dell'anno in cui asseriscono di aver subito un pregiudizio in relazione al rottame navale (vedansi allegati 17, 22 *bis* e 24 alla replica).

Negli allegati 8, 13, 26, 34, 41 e 49 alla controreplica, la convenuta denuncia una serie di errori ed omissioni che sarebbero contenuti negli allegati 1/22 *bis* alla replica, cioè nelle tabelle ove sono riportate per ciascuna ricorrente le quantità di rottame importato dal 1954 al 1958 e i porti utilizzati.

2° *Calcolo delle spese di sbarco nei porti d'importazione.* — Le tabelle che costituiscono gli allegati 23-64 alla replica, nonché l'allegato 64 *bis*, indicano particolareggiatamente le spese di discarica e gli altri oneri per ciascun porto d'importazione, come pure la loro incidenza complessiva per tonnellata. L'allegato 37 alla replica rappresenta il consuntivo annuale delle quantità di rottame d'importazione sbarcate in ciascun porto. Gli allegati 38 e 39 alla replica, rappresentano i consuntivi, per porto e per anno, della media aritmetica delle spese nette per tonnellata, in dollari (allegato 38) e in vecchi franchi (allegato 39).

La convenuta rileva che gli allegati 45-64 *bis* alla replica, che secondo le ricorrenti rappresenterebbero « gli estratti del Groupement d'importation de produits sidérurgiques (GIPS), che indicano, per ciascuna partita di rottame importata dalle ricorrenti, il porto utilizzato, le spese di trasbordo e gli altri oneri relativi alle operazioni portuali, nonché le spese di trasporto dal porto allo stabilimento » riguardano soltanto una minima parte dei vapori menzionati negli allegati 23-36 alla replica. Questi ultimi documenti sono serviti a determinare le medie riportate negli allegati 38 e 39 alla replica, sulla cui base è stato a sua volta stabilito il pregiudizio di tutte le ricorrenti.

— La convenuta allega poi che ciascuna delle ricorrenti applica al proprio caso specifico le spese di sbarco relative a vapori il cui carico era interamente destinato ad altre società, ad essa assolutamente estranee. La determinazione del pregiudizio — afferma la convenuta — può essere fatta solo raffrontando gli oneri gravanti sulle quantità di rottame navale acquistato e quelli relativi al rottame d'importazione acquistato dalla stessa ditta.

— La convenuta osserva che le ricorrenti fanno uso di medie annuali *aritmetiche* per porto. A suo giudizio, è necessaria la media *ponderata* e negli allegati alla controreplica (prodotti separatamente) essa fa il raffronto tra media aritmetica e media ponderata.

— La convenuta rileva inoltre (vedansi allegati alla controreplica prodotti separatamente) una serie di errori aritmetici e di errori commessi nel calcolo del corso del cambio, contenuti negli allegati 23-36 alla replica.

— La convenuta mette infine in rilievo che, negli allegati 23-36 alla replica, le ricorrenti hanno defalcato dalle spese di sbarco del rottame importato tutti i despatch (ristorni sullo sbarco) di cui hanno fruito. La lettera 16 gennaio 1962 dell'U.C.C.R alla C.P.F.I. (allegato I alla controreplica), dimostrerebbe che in realtà le ricorrenti cedevano allo spedizioniere la metà del despatch, onde assicurarsi un servizio accurato. Ne conseguirebbe che solo la metà di questi bonifici può essere defalcata, e la convenuta ha operato la correzione negli allegati alla controreplica prodotti separatamente.

3º *Scelta del mezzo di trasporto dal porto allo stabilimento.* — La convenuta allega che, nei loro raffronti, talune delle ricorrenti si attengono strettamente al mezzo di trasporto effettivamente impiegato per il rottame navale, mentre nove fra esse scelgono sistematicamente per il rottame d'importazione il mezzo di trasporto interno (acqua o ferrovia) che loro meglio conviene. Per questa ragione la convenuta, negli allegati alla controreplica, ha determinato il mezzo di trasporto realmente utilizzato dalle ricorrenti per il rottame importato.

— La convenuta osserva poi che la Hauts Fourneaux de Rouen lamenta un pregiudizio subito per rottame navale proveniente da Grand Quévilly, località dove è situato il suo stabilimento, e tenta di dimostrare che le spese di trasporto per il rottame importato dal porto di Rouen allo stabilimento sono inferiori a quelle per il trasporto dal cantiere di demolizione allo stabilimento stesso. In effetti, la ricorrente ha fatto spedire il rottame navale dal cantiere di Petit Quévilly per farlo preparare ed in seguito lo ha rispedito allo stabilimento. Posto che, secondo il contratto, il rottame navale di cui trattasi era della stessa qualità del rottame d'importazione, quest'ultimo avrebbe dovuto

pure essere transportato due volte, con trasbordo, onde essere preparato.

4° *Calcolo delle spese di trasporto dal porto allo stabilimento.* — Questi calcoli sono contenuti negli allegati 65-82 alla replica.

— La convenuta assume che gli allegati 65-68 alla replica indicano le spese di trasporto *fluviale* per determinati contratti, ma che le ricorrenti non forniscono informazioni sulle navi il cui carico è stato trasferito per *ferrovia* allo stabilimento, dando così l'impressione che quasi tutto il rottame d'importazione sia stato trasportato per via fluviale. La convenuta sostiene il contrario, indicando negli allegati alla controreplica il mezzo di trasporto utilizzato, quale risulta dalla documentazione in suo possesso.

Essa inoltre rileva delle omissioni negli allegati 65-68.

— A giudizio della convenuta, il calcolo del pregiudizio in base a noli *medi* appare non meno discutibile del porto principale d'importazione e delle spese medie di scarico. Mediante alcune copie di documenti di vettura in suo possesso, la convenuta, negli allegati alla controreplica, indica l'ammontare delle spese *effettive* di trasporto interno che talvolta sono superiori di ben due o tre volte a quelle denunciate dalle ricorrenti.

— La convenuta osserva poi che le tariffe ferroviarie (allegati 73-82 alla replica) prodotte dalle ricorrenti, non indicano le spese effettive di trasporto. Infatti le ricorrenti non precisano il tipo e la capacità dei vagoni utilizzati per il rottame *effettivamente* importato ed inoltre le spese di scarico sulla banchina non possono essere determinate in base a tali listini. Negli allegati alla controreplica, la convenuta indica le spese *effettive* risultanti dalle lettere di vettura, sovente superiori a quelle esposte dalle ricorrenti.

— La convenuta infine segnala che nell'allegato 96 alla replica, la cifra indicata dalla Hauts-Fourneaux di Rouen per il trasporto ferroviario dal porto di Rouen allo stabilimento non coincide affatto con la tariffa ferroviaria prodotta dalle ricorrenti (allegati 73-82 alla replica).

5° *Il calcolo finale effettuato dalle ricorrenti.* — La convenuta sostiene che negli allegati 83-105 alla replica, che determinano il pregiudizio subito, le ricorrenti assommano e moltiplicano necessariamente gli errori di sistema e materiali più sopra denunciati.

— Inoltre, gli allegati conterrebbero vari errori di calcolo tipici. Detti errori sono indicati negli allegati alla controreplica. Nelle colonne 5 e 6 degli allegati 83-105 alla replica, infine, le ricorrenti includono nell'importo delle spese di trasporto per il rottame navale la tassa sui servizi che l'amministrazione francese ha invece loro rimborsato dal 1° gennaio 1955.

b) Critiche dirette contro la dimostrazione di ciascuna ricorrente in particolare

1° *Causa 29-63* (*Forges de la Providence*). — La ricorrente lamenta un pregiudizio per il rottame navale il cui costo franco stabilimento è inferiore al prezzo medio del rottame interno acquistato nello stesso mese (allegato 3 alla controreplica).

— La ricorrente effettua i suoi calcoli sulla base del porto di Gand, mentre le « parità di trasporto » si riferivano ad Anversa e Dunkerque ed oltre il 25 % del rottame d'importazione da lei acquistato le è pervenuto via Dunkerque, ove le spese di sbarco erano molto superiori rispetto al porto di Gand (allegato 4 alla controreplica).

— La ricorrente basa i suoi calcoli sul trasporto via acqua, mentre ha sempre fatto impiego della ferrovia che aveva tariffe quasi doppie (allegato 5 alla controreplica).

2° *Causa 31-63* (*Fabrique de fer de Maubeuge*). — Il pregiudizio lamentato si riferisce solo al contratto 302/DN, la cui esecuzione è avvenuta nell'aprile 1956. In questo periodo la ricorrente ha ricevuto un quantitativo di rottame d'importazione 7 volte superiore via Dunkerque, a prezzo « franco stabilimento » equivalente a quello del rottame navale di cui trattasi (allegato 6 alla controreplica).

3° *Causa 36-63* (*Saulnes et Gorcy*). — Gli allegati 8 e 90 alla replica contengono errori ed omissioni (allegati 13 e 14 alla controreplica).

— La ricorrente effettua i suoi calcoli sulla base del porto di Gand, mentre le « parità di trasporto » furono promesse su Dunkerque e corrisposte su Anversa; detta società inoltre ha importato rottame via Dunkerque e Calais, ove le spese di sbarco erano doppie o triple rispetto a Gand (allegato 15 alla controreplica).

— Le spese effettive di trasporto per ferrovia sono quasi sempre superiori alle spese teoriche cui la società si richiama (allegato 16 alla controreplica).

— La ricorrente ha accettato rottame di importazione il cui prezzo « franco stabilimento » era superiore a quello del rottame navale di cui trattasi.

4° *Causa 39-63* (*Firminy*). — La ricorrente lamenta un pregiudizio per rottame navale il cui costo franco stabilimento è inferiore al prezzo medio del rottame interno da lei acquistato nello stesso mese (allegato 17 alla controreplica).

— La ricorrente effettua i suoi calcoli sulla base del porto di Gand, mentre le « parità di trasporto » si riferivano a Dunkerque e Anversa e il 30 % del rottame d'importazione acquistato da detta società è giunto via Dunkerque, dove le spese di sbarco erano doppie rispetto a Gand (allegato 18 alla controreplica).

— La ricorrente basa i suoi calcoli sul trasporto per via d'acqua, mentre il rottame da lei importato è stato spedito su 597 vagoni e 201 chiatte (allegato 19 alla controreplica).

— La ricorrente ha accettato del rottame importato via Gand e trasportato per ferrovia ad una tariffa tre volte superiore a quella da lei indicata (vedansi contratto 2/BER 1938 richiamato all'allegato 19 alla controreplica).

5° *Causa 40-63* (*Aciéries de Pompey*). — La ricorrente effettua i suoi calcoli sulla base del porto di Gand, mentre le « parità di trasporto » si riferivano a Dunkerque e Anversa. Inoltre, il pregiudizio lamentato concerne solo gli anni 1954 e 1955 : ora, nel 1954 Anversa era l'unico porto di cui essa si serviva e nel 1955 esso costituiva il porto principale per le sue importazioni (allegato 20 alla controreplica).

— La ricorrente fonda i suoi calcoli sul trasporto via acqua, allorchè gran parte delle sue importazioni le giunsero per ferrovia a prezzi molto più elevati (allegato 21 alla controreplica).

— La ricorrente poteva far uso del trasporto fluviale per il rottame navale acquistato a Rouen.

6° *Causa 41-63* (*Beautor*). — La ricorrente allega un pregiudizio per rottame navale il cui prezzo franco stabilimento è pari al prezzo medio del rottame interno da lei acquistato nello stesso mese (allegato 22 alla controreplica).

— La ricorrente effettua i suoi calcoli sulla base del porto di Gand, mentre le « parità di trasporto » si riferivano a Rouen, Dunkerque e Anversa.

— La ricorrente ha acquistato rottame d'importazione via Le Havre, che dista dai suoi stabilimenti molto più di Rouen, porto dal quale è transitato tutto il rottame navale litigioso (allegato 23 alla controreplica).

— La ricorrente, per il trasporto del rottame navale, poteva utilizzare la via fluviale.

7° *Causa 42-63* (*Hauts Fourneaux de Rouen*). — La ricorrente lamenta un pregiudizio per rottame navale il cui prezzo franco stabilimento è inferiore al prezzo medio del rottame interno da lei acquistato nello stesso mese (allegato 25 alla controreplica).

— La ricorrente effettua i suoi calcoli sulla base di un porto mai utilizzato per l'importazione di rottame durante tutta la durata del consorzio di perequazione.

— La ricorrente include nei suoi calcoli spese di trasporto connesse alla perequazione del rottame.

— La ricorrente denuncia spese di trasporto ferroviario che anzitutto non concordano con i listini della S.N.C.F. ed inoltre non coincidono con le spese effettive sullo stesso percorso per il rottame navale di cui trattasi, figuranti all'allegato 96 alla replica.

8º *Causa 43-63* (*Usines de St-Jacques*). — L'allegato 14 alla replica contiene errori ed omissioni (allegato 26 alla controreplica).

— La ricorrente effettua i suoi calcoli sulla base del porto di La Pallice, mentre le « parità di trasporto » si riferivano a Marsiglia (allegato 27 alla controreplica).

9º *Causa 44-63* (*Forges de Châtillon, Commentry et Neuves-Maisons*). — Gli allegati 15 e 98 alla replica contengono errori ed omissioni (allegati 29 e 30 alla controreplica).

— La ricorrente lamenta un pregiudizio per rottame navale il cui prezzo franco stabilimento è inferiore al prezzo medio del rottame interno acquistato nello stesso mese (allegato 31 alla controreplica).

— La ricorrente effettua i suoi calcoli sulla base del porto di Gand, mentre le « parità di trasporto » si riferivano a Dunkerque e Anversa ed oltre il 55 % del rottame d'importazione da lei acquistato è giunto via Dunkerque e Anversa (allegato 32 alla controreplica).

— La ricorrente basa i suoi calcoli sul trasporto via acqua mentre, specie l'inoltro dal porto di Gand di una rilevante percentuale del rottame da lei importato è stato effettuato per ferrovia a prezzi doppi rispetto a quelli indicati (allegato 33 alla controreplica).

— La ricorrente avrebbe potuto trasportare per via fluviale il rottame navale da lei acquistato.

10º *Causa 45-63* (*H. K. Porter-France*). — L'allegato 16 alla replica contiene errori ed omissioni (allegato 34 alla controreplica).

— La ricorrente effettua i suoi calcoli sulla base del porto di Gand, mentre le « parità di trasporto » si riferivano a Dunkerque e Anversa. Inoltre, durante il 1955 e il 1956, unico periodo in cui la ricorrente lamenta di aver subito un pregiudizio, essa ha importato via Dunkerque una quantità di rottame pari al doppio del rottame navale di cui trattasi, con costi di sbarco nettamente superiori a quelli di Gand (allegato 35 alla controreplica).

— La ricorrente ha acquistato rottame d'importazione via Dunkerque, nello stesso periodo, con un prezzo di trasporto pari a quello del rottame navale di cui è causa (vedasi contratto 53/VAR 1287 richiamato dall'allegato 36 alla controreplica).

11º *Causa 46-63* (*Union des Consommateurs*). — La ricorrente effettua i suoi calcoli sul porto di Gand, mentre le « parità di trasporto » si riferivano a Dunkerque o Anversa e nel 1954, unico anno in cui la ricorrente avrebbe subito un pregiudizio, tutto il rottame da lei acquistato è giunto via Anversa (allegato 37 alla controreplica).

— La ricorrente fonda i suoi calcoli sul trasporto per via d'acqua, mentre il rottame da lei importato è giunto su 75 vagoni e 18 chiatte (allegato 38 alla replica).

12° *Causa 47-63* (*Fives-Lille-Cail*). — La ricorrente effettua i suoi calcoli sulla base del porto di Gand, mentre le « parità di trasporto » si riferivano a Dunkerque e Anversa e il 24 % del rottame da lei importato è giunto via Dunkerque, ove le spese di sbarco erano largamente superiori a quelle di Gand.

13° Causa 50-63 (*Usinor*). — Gli allegati 21 e 104 alla replica contengono errori ed omissioni (allegati 41-43 alla controreplica).

— La ricorrente lamenta un pregiudizio per rottame navale il cui prezzo franco stabilimento è inferiore al prezzo medio del rottame interno da lei acquistato nello stesso mese (allegato 44 alla controreplica).

— La ricorrente effettua i suoi calcoli sulla base del porto di Gand, mentre le « parità di trasporto » offerte si riferivano anche a Dunkerque e Anversa e le « parità di trasporto » corrisposte si riferivano anche a Dunkerque; nel 1954, tutto il rottame importato dall'Usinor è giunto via Dunkerque ed ogni anno detta società ha acquistato notevoli partite di rottame importato via Dunkerque con spese di sbarco e di trasporto nettamente superiori a quelle di Gand (allegati 45 e 46 alla controreplica).

— La ricorrente effettua i suoi calcoli relativi agli stabilimenti di Denain prendendo come base il trasporto per via d'acqua per gli anni 1954 e 1955, mentre nel 1954 le sue importazioni di rottame vennero trasportate mediante 194 vagoni e 5 chiatte; e nel 1955 vennero impiegati 634 vagoni e 120 chiatte; per i calcoli relativi agli stabilimenti di Valenciennes-Louvroil-Hautmont, essa prende come base soltanto il trasporto per via d'acqua mentre il rottame effettivamente importato è stato trasportato mediante 1 067 vagoni e 75 chiatte (allegati 47 e 48 alla controreplica).

— Le spese effettive di trasporto per ferrovia note all'Alta Autorità, sono senza eccezioni superiori alle spese teoriche denunciate dalla ricorrente (allegati 47 e 48 alla controreplica).

— La ricorrente avrebbe potuto far trasportare il rottame navale proveniente da St. Nazaire per via fluviale.

14° *Causa 51-63* (*Forges d'Hennebont*). — L'allegato 22 alla replica contiene errori ed omissioni (allegato 49 alla controreplica).

— La ricorrente effettua i suoi calcoli sul porto di Lorient, mentre il pregiudizio allegato riguarda soltanto gli anni 1954 e 1955 e prima del 1957 essa non ha acquistato rottame d'importazione via Lorient. Inoltre, sul complesso del rottame d'importazione da lei acquistato nel 1956, primo anno d'importazione,

12 578 tonnellate le sono pervenute via St. Nazaire, Nantes e La Pallice, che sono esattamente le località da cui proveniva il rottame navale di cui trattasi.

— Ogni mese la ricorrente ha ricevuto, fino a tutto il dicembre 1958 e senza reclamare « parità di trasporto », notevoli partite di rottame navale proveniente sia dalle stesse località sia da porti ancora più distanti rispetto a quelli considerati per il rottame navale di cui è causa.

— La convenuta, sulla scorta dei dati riportati nell'allegato 105 alla replica, ha raffrontato il costo del rottame navale di cui trattasi con il costo sia di tutto il rottame d'importazione acquistato dalla ricorrente sia di tutto il rottame importato nel 1956, primo anno d'importazione e consecutivo all'acquisto del rottame navale litigioso. Tali calcoli hanno fatto risultare non già il pregiudizio allegato di 9 940,01 NF, bensì nel primo caso un utile di 7 036,42 NF e nel secondo caso un utile di 26 516,84 NF.

3. Sul rapporto di causa ad effetto tra « faute » e pregiudizio

Le *ricorrenti* assumono che i loro stabilimenti, data la maggior vicinanza dei porti d'importazione rispetto ai cantieri di demolizione navale, si vedevano costretti ad utilizzare normalmente rottame d'importazione. Quindi il loro consenso ad acquistare il rottame navale di cui trattasi era condizionato all'impegno dell'U.C.C.R. di mantenere il prezzo franco stabilimento del rottame navale ad un livello non superiore a quello del rottame d'importazione. Ogni ordine era così preceduto dalla promessa dell'U.C.C.R. d'indennizzare le ricorrenti per la differenza tra le spese di trasporto del rottame dal cantiere di demolizione allo stabilimento e quelle per il trasporto dal porto normale d'importazione allo stabilimento.

La *convenuta* replica che varie considerazioni — ad esempio il fatto che il rottame navale è sempre stato considerato di qualità superiore rispetto al rottame d'importazione — rendono per lo meno dubbio l'assunto secondo cui la promessa di rimborso delle « parità di trasporto » sarebbe stata l'unica ragione per cui le imprese avevano potuto acconsentire a stipulare i contratti d'acquisto di rottame navale.

Le *ricorrenti* obiettano che il rottame americano — che rappresenta i 3/4 del rottame importato — contiene in grande percentuale rottame di buona qualità e che l'orientamento verso il rottame navale è sempre stato subordinato all'assicurazione di poterlo ottenere ad un prezzo pari al massimo a quello del rottame d'importazione.

— La convenuta ribatte che la tesi delle ricorrenti è notevolmente pregiudicata dalla rinuncia di nove delle ventitré ricorrenti iniziali, sia da alcune constatazioni nei confronti di varie ricorrenti che non hanno rinunciato agli atti.

1. Nove ricorrenti hanno rinunciato a proseguire la causa essendosi rese conto che il rottame navale, pur senza rimborso delle « parità di trasporto », era risultato meno caro del rottame d'importazione. Ne conseguirebbe che il consenso a stipulare contratti di acquisto per il rottame navale di cui trattasi non è stato subordinato — come sostengono le ricorrenti — alla certezza che il prezzo sarebbe stato pari a quello del rottame d'importazione e non è assolutamente provato che la mancanza di tale garanzia abbia indotto le ricorrenti ad astenersi dallo stipulare contratti.

La convenuta aggiunge che al momento della *stipulazione* dei contratti, le imprese ignoravano regolarmente quale sarebbe stato il prezzo effettivo d'acquisto del rottame, poiché il prezzo di perequazione veniva calcolato in base ai prezzi effettivamente praticati sul mercato interno nel mese in cui avvenivano le *consegne*.

2. La convenuta osserva poi che due ricorrenti (Providence e Usinor) nella replica chiedono un indennizzo di 430 066,76 NF e quindi ritengono di aver subito un pregiudizio pari a detta somma, *mentre il rimborso della « parità di trasporto » (da esse reclamato negli atti introduttivi) era soltanto di 411 802,26 NF.*

Il raffronto tra questi due importi dimostrerebbe che il rimborso della « parità di trasporto » non compensava la perdita sofferta da dette imprese a seguito della preferenza riservata al rottame navale rispetto al rottame d'importazione. Non si comprenderebbe quindi perché queste imprese abbiano accettato di stipulare detti contratti se, come esse asseriscono, « l'orientamento verso il rottame navale è sempre stato subordinato alla garanzia di poterlo acquistare ad un prezzo al massimo pari a quello del rottame d'importazione ».

La convenuta ne deduce quindi che non è provato il rapporto di causa ad effetto tra la promessa di rimborso delle « parità di trasporto » e l'accettazione dei contratti proposti.

IV — Il procedimento

Le memorie delle parti sono state presentate nelle forme e nei termini legali e il procedimento si è svolto ritualmente.

Ai fini del procedimento e della sentenza, le cause 29-51-63 sono state riunite con ordinanza della Corte 12 giugno 1963.

In seguito alla rinuncia delle ricorrenti interessate la Corte, con ordinanza 5 novembre 1963, ha separato le cause 30, 33, 34, 35, 37, 38, 48 e 49-63, ordinandone la cancellazione dal ruolo.

Nell'adunanza del 21 gennaio 1964, la Corte, su relazione del giudice relatore e sentito l'avvocato generale, ha deciso di passare alla fase orale senza procedere ad istruttoria.

Il 6 marzo 1964 le ricorrenti hanno prodotto una nota, con

tabelle allegate, con cui hanno modificato come segue l'importo del pregiudizio subito dalle singole imprese, in considerazione degli argomenti svolti dalla convenuta nella controreplica.

		NF
29-63	Providence	174 926,10
31-63	Maubeuge	1 742,19
36-63	Saulnes et Gorcy	41 461,87
39-63	Firminy	93 950,85
40-63	Pompey	11 372,45
41-63	Beautor	5 851,26
42-63	Rouen	42 428,98
43-63	St-Jacques	4 942,41
44-63	Châtillon	99 442,74
45-63	Porter-France	3 542,00
46-63	Un. Consommateurs	4 717,29
47-63	Fives-Lille-Cail	28 042,67
50-63	Usinor	161 593,69
51-63	Hennebont	6 020,86

Nella prima udienza pubblica del 12 marzo 1964, la Corte ha deciso che la nota prodotta il 6 marzo 1964 doveva essere considerata come nota d'udienza; la Corte ha invitato la convenuta a prendere posizione per iscritto entro il 20 marzo 1964 circa la nota di cui sopra ed ha autorizzato le parti a depositare brevi osservazioni prima della nuova udienza, fissata al 21 aprile 1964.

Il 19 marzo 1964 la convenuta ha depositato osservazioni in risposta alla nota delle ricorrenti in data 6 marzo 1964.

L'11 e il 14 aprile 1964 le ricorrenti hanno depositato la loro replica alle suddette osservazioni della convenuta, modificando come segue l'ammontare dei danni indicati nella loro nota del 6 marzo 1964.

		NF
29-63	Providence	148 122,01
31-63	Maubeuge	1 646,06
36-63	Saulnes et Gorcy	40 711,75
39-63	Firminy	72 446,93
40-63	Pompey	9 284,55
41-63	Beautor	5 290,62
42-63	Rouen	42 428,98
43-63	St-Jacques	4 942,41
44-63	Châtillon	69 869,28
45-63	Porter-France	3 542,00
46-63	Un. Consommateurs	4 205,24
47-63	Fives-Lille-Cail	28 042,67
50-63	Usinor	151 627,16
51-63	Hennebont	6 020,86

Il 20 aprile 1964 la convenuta ha depositato la sua risposta alle osservazioni dell'11 e del 14 aprile 1964.

La seconda udienza pubblica si è tenuta il 21 aprile 1964.

L'avvocato generale Maurice Lagrange ha presentato le sue conclusioni nell'udienza del 12 maggio 1964.

Con ordinanza 6 ottobre 1964 la Corte ha deciso di nominare un perito con l'incarico di conciliare le parti e, in caso di impossibilità, di emettere un parere motivato sulle difficoltà che vi si frappongono, precisando gli elementi e l'importo del danno eventuale nel caso in cui ritenga che i dati forniti dalle ricorrenti vanno rettificati.

Con ordinanza 4 dicembre 1964 la Corte, col consenso delle parti, ha nominato perito il sig. Philippe Le Mattre, vice-direttore dell'Ufficio centrale dei trasporti ferroviari internazionali di Berna, assegnandogli, come termine per il deposito della perizia, il 15 marzo 1965.

Con lettera registrata in cancelleria il 9 dicembre 1964, il perito ha accettato l'incarico affidatogli dalla Corte con detta ordinanza 6 ottobre 1964.

Ad istanza del perito, la Corte, con ordinanza 9 marzo 1965, ha prorogato al 15 maggio 1965 il termine per il deposito della perizia.

La perizia è stata depositata il 28 aprile 1965 e notificata alle parti.

Le ricorrenti, con lettera depositata il 14 giugno 1965, hanno informato la Corte che la perizia non dava luogo ad alcuna osservazione da parte loro.

La convenuta ha depositato le sue osservazioni sulla perizia il 14 giugno 1965.

In seguito alla rinuncia della ricorrente interessata, con ordinanza 24 settembre 1965 la Corte ha disposto la separazione della causa 32-63 e ne ha ordinato la cancellazione dal ruolo.

La Corte ha sentito il perito e le parti nell'udienza pubblica del 28 settembre 1965, in conformità all'articolo 49, n. 5 del regolamento di procedura.

Il perito ha svolto le sue osservazioni orali sulle osservazioni scritte della convenuta riguardanti la perizia.

La ricorrente nella causa 51-63 ha reso noto, tramite il suo avvocato, che la legislazione francese le impediva, a causa della sua struttura giuridica, di rinunciare agli atti del giudizio e che quindi essa si rimetteva su questo punto al prudente apprezzamento della Corte.

Il perito ha prestato in udienza il giuramento previsto dall'articolo 49, n. 6 del regolamento di procedura.

Con lettera raccomandata del 15 ottobre 1965, il perito ha comunicato alla Corte le rettifiche che dovevano essere apportate alla perizia in seguito alla discussione orale del 28 settembre 1965.

L'avvocato generale Karl Roemer ha presentato le sue conclusioni nell'udienza 19 ottobre 1965.

IN DIRITTO

A — Sulla ricevibilità

1) La convenuta sostiene che le ricorrenti, non indicando nei rispettivi atti introduttivi i dati numerici in base ai quali esse hanno calcolato l'asserito danno, hanno violato l'articolo 38 del regolamento di procedura. Le ricorrenti oppongono di essersi trovate nell'impossibilità di produrre i giustificativi prima del deposito della replica, per il fatto che tali dati variano considerevolmente da un caso all'altro ed inoltre a causa del numero rilevante di documenti vari da raccogliere.

Questa prima eccezione d'irricevibilità va respinta. Gli argomenti opposti dalle ricorrenti appaiono infatti validi ed inoltre la mancata indicazione, negli atti introduttivi, degli elementi di cui trattasi non ha arrecato pregiudizio alla convenuta la quale è stata in grado di discutere i dati numerici, forniti dalle ricorrenti nella replica, sia nella controreplica sia nella fase orale.

2) La convenuta assume poi che le ricorrenti hanno violato gli articoli 38 e 42 del regolamento di procedura calcolando, nella replica, l'asserito danno con un metodo completamente diverso da quello di cui si erano servite negli atti introduttivi. In questi ultimi, il calcolo sarebbe sfociato nella pretesa di ottenere l'ammontare stesso della « parità di trasporto » indebitamente ricevuta, mentre nella replica la domanda di rimborso della « parità di trasporto » sarebbe stata trasformata in un'azione di danni basata sul sussistere di un pregiudizio pari alla differenza tra il costo della quantità di rottame navale acquistato e il costo della stessa quantità di rottame importato.

Questa seconda eccezione d'irricevibilità va del pari respinta. L'esame degli atti introduttivi rivela infatti che le ricorrenti vi si sono proposte di dimostrare che, senza il bonifico della « parità di trasporto », le partite di rottame acquistate sarebbero costate loro più care di una corrispondente quantità di rottame d'importazione che fosse stata consegnata nella stessa epoca. Nella replica non è stato d'altronde mutato l'oggetto del contendere, né sono stati prodotti mezzi nuovi. Le ricorrenti si sono limitate a rettificarvi i loro calcoli, in seguito alle eccezioni sollevate dalla convenuta nel controricorso.

3) Nelle osservazioni scritte relative alla perizia, registrate in Cancelleria il 14 giugno 1965, la convenuta deduce che, nel valutare il danno che le ricorrenti asseriscono di aver subito, si deve

tener conto dell'aumento dei contributi di perequazione che sarebbe derivato, per le ricorrenti, dalla scelta del rottame d'importazione in luogo del rottame navale ch'esse hanno effettivamente ricevuto. Nell'udienza pubblica del 28 settembre 1965, le ricorrenti hanno sostenuto che questa tesi della convenuta doveva essere considerata inammissibile ai sensi dell'articolo 42, paragrafo 2, del regolamento di procedura.

La Corte osserva che detta tesi della convenuta è ammissibile. Non si tratta infatti che di un semplice assunto secondo il quale è necessario, onde calcolare il danno eventualmente subito dalle ricorrenti, stabilire con esattezza tutti i vantaggi e tutti gli inconvenienti derivanti dalla sostituzione di rottame d'importazione al rottame navale effettivamente consumato.

4) I ricorsi sono quindi ricevibili.

B — Nel merito

Le ricorrenti assumono che, avendo in un secondo tempo l'Alta Autorità revocato il beneficio delle « parità di trasporto » ch'era stato loro concesso dagli organismi detti « di Bruxelles », esse hanno subito un danno, in quanto avevano accettato la consegna di rottame navale in seguito alla promessa di dette « parità di trasporto ». Tali promesse, che sono state fatte e mantenute per un periodo di vari anni, si potrebbero spiegare unicamente con un inadeguato controllo da parte della convenuta sul funzionamento del consorzio di perequazione e costituirebbero quindi una sua « faute de service ». Questo illecito ha causato l'asserito danno, la cui entità sarebbe pari alla differenza tra il prezzo d'acquisto del rottame navale effettivamente ricevuto, senza beneficio della parità di trasporto, e il prezzo d'acquisto del rottame d'importazione ch'esse avrebbero potuto ricevere alle stesse date.

1. *L'illecito di cui si fa carico alla convenuta*

È pacifico che le promesse di rimborso della parità di trasporto sono state fatte e mantenute. D'altro lato, è assodato che l'incompatibilità di tale rimborso con gli scopi del sistema di perequazione è stata affermata, in modo chiaro e perentorio, solo nella decisione 18-60, di guisa che le ricorrenti hanno potuto ritenere che dette promesse fossero legali e che gli organismi da cui esse provenivano agissero nei limiti della loro competenza.

Nell'esaminare la questione del se le promesse costituiscano una « faute de service » della convenuta, di cui essa deve rispondere a norma dell'articolo 40 del Trattato, si deve distinguere fra periodo anteriore e periodo posteriore alla decisione 13-58 con cui l'Alta Autorità ha riassunto la gestione del consorzio di perequazione.

Per quanto riguarda il periodo anteriore, la decisione 14-55 ha affidato la gestione all'U.C.C.R. ed alla C.P.R.I. « sotto la responsabilità dell'Alta Autorità ». Detti organismi si trovavano quindi sotto il controllo dell'Alta Autorità e questa era tenuta a sorvegliare in modo efficace il consorzio.

Questo sistema, inteso a lasciare una certa autonomia all'U.C.C.R. ed alla Cassa, all'amministrazione dei quali le imprese ricorrenti non erano del resto estranee, non può essere considerato come un regime di sostituzione automatica ed assoluta di responsabilità, ma come un sistema che esigeva il normale controllo dell'Alta Autorità.

È pacifico che le promesse fatte e mantenute dall'U.C.C.R., in ispecie da taluni suoi uffici regionali, sono intervenute senza alcuna consultazione né autorizzazione del consiglio d'amministrazione in cui la convenuta era rappresentata. Le operazioni del consorzio di perequazione erano d'altro lato così numerose, svariate e decentralizzate da non consentire il controllo specifico ed immediato di ciascuna di esse. Tuttavia, essendosi le promesse di cui trattasi reiterate per parecchi anni, a lungo andare esse non avrebbero dovuto sfuggire all'attenzione dell'Alta Autorità.

I versamenti complessivamente effettuati a titolo di parità di trasporto hanno infatti raggiunto, nel corso degli anni, un importo considerevole, superiore, per tutto il periodo di funzionamento del consorzio, tanto prima quanto dopo la decisione 13-58, a mezzo milione di dollari. Se ne deve concludere che, mentre le prime promesse potevano certo ancora spiegarsi con motivi diversi dalla negligenza della convenuta nell'esercizio del controllo, si deve ammettere che verso la fine del periodo anteriore alla decisione 13-58 la negligenza dell'Alta Autorità è divenuta progressivamente manifesta.

La decisione 13-58 attribuisce all'Alta Autorità le competenze anteriormente affidate all'U.C.C.R. ed alla Cassa, lasciando a questi ultimi, o a qualsiasi altro organismo appropriato, soltanto il lavoro d'esecuzione. A partire dal 1° agosto 1958, data d'entrata in vigore della decisione 13-58, l'Alta Autorità non era più incaricata del semplice controllo del consorzio di perequazione, ma diveniva direttamente responsabile delle operazioni di perequazione, ivi comprese le promesse di rimborso delle parità di trasporto.

Dalle considerazioni che precedono risulta, sia riguardo al periodo anteriore sia riguardo al periodo posteriore alla decisione 13-58, che le promesse di rimborso delle parità di trasporto fatte a partire dal 1° gennaio 1957 costituiscono delle « fautes de service » dell'Alta Autorità di cui essa deve rispondere. La responsabilità dell'Alta Autorità sussiste perciò per le consegne di rottame navale effettuate in esecuzione di ordini passati a partire da detta data.

2. *Le eccezioni di carattere generale sollevate dalla convenuta*

a) La convenuta contesta la possibilità di determinare l'entità del danno lamentato dalle ricorrenti.

La Corte osserva che, ove sia necessario ricostruire la situazione che si sarebbe prodotta se l'illecito non fosse stato commesso, il giudice, pur esigendo il massimo di giustificazioni, deve accontentarsi di approssimazioni attendibili, quali le medie stabilite comparativamente.

b) La convenuta assume che le imprese, non avendo libertà di scelta tra rottame navale e rottame d'importazione, non avrebbero potuto con ogni certezza ottenere quest'ultimo anziché il primo. La Cassa di perequazione avrebbe avuto il potere di determinare le quantità di rottame ammesso alla perequazione e, in ispecie, di dare la precedenza al rottame navale.

La Corte rileva che dalle deduzioni delle ricorrenti, non contestate dalla convenuta, risulta che, di fatto, durante il funzionamento del consorzio di perequazione non si è mai proceduto d'autorità, sotto forma di assegnazioni d'ufficio.

c) La convenuta deduce ancora che, posto che il rottame navale è sempre stato considerato migliore di quello d'importazione, le ricorrenti avrebbero acquistato il primo anche se non fosse stata loro rimborsata la parità di trasporto.

La Corte osserva che le ricorrenti hanno ribattuto, senza essere contraddette dalla convenuta, che la qualità del rottame d'importazione, almeno di quello di provenienza americana, è paragonabile a quella del rottame navale.

d) La convenuta ha eccepito infine che, al momento dell'ordinazione del rottame d'importazione, i consumatori non ne conoscevano con esattezza il costo finale, posto che il prezzo di perequazione veniva calcolato in base ai prezzi realmente praticati sul mercato interno durante il mese della consegna. La promessa di rimborso della parità di trasporto non avrebbe quindi potuto essere, a differenza di quanto sostengono le ricorrenti, il fattore determinante della loro scelta fra rottame navale e rottame importato.

L'incertezza delle imprese circa il costo finale del rottame ordinato troverebbe conferma nel fatto che, nella replica, le ricorrenti nelle cause 29-63 (Providence) e 50-63 (Usinor) lamentavano un danno di 211 264,14 FF e, rispettivamente, 218 802,62 FF, mentre le somme ch'esse hanno ricevuto a titolo di rimborso della parità di trasporto ammontavano solo a 200 369,71 FF e, rispettivamente, 211 432,55 FF. Questo calcolo delle ricorrenti dimostrerebbe che il bonifico della parità di trasporto non compensava la perdita subita da queste imprese in conseguenza della preferenza data al rottame navale rispetto al rottame d'importazione.

La Corte rileva essere incontestabile il fatto che il prezzo di perequazione era noto soltanto dopo stipulato il contratto. Non è tuttavia da escludersi che il rimborso della parità di trasporto sia stato per le ricorrenti, i cui stabilimenti erano più lontani dai cantieri di demolizione navale che dai porti d'importazione, un fattore determinante della loro scelta. Il danno risulta dal fatto che la libertà di scelta delle ricorrenti è stata alterata dalla promessa di rimborso della parità di trasporto, promessa loro indebitamente fatta.

Del resto, la circostanza che le ricorrenti, al momento della scelta, non fossero al corrente dei prezzi di perequazione, non poteva avere influenza sulla loro decisione. Nonostante questa incertezza, infatti, esse erano sicure di pagare lo stesso prezzo, detto di perequazione, per la stessa categoria di rottame, navale o importato. In ultima analisi, la decisione di servirsi dell'una o dell'altra fonte di approvvigionamento dipendeva quindi dalla valutazione più precisa possibile delle spese di trasbordo e di trasporto interno.

3. *Il danno lamentato dalle ricorrenti*

Per valutare il danno, le ricorrenti si sono valse dell'unico metodo valido, il quale consiste nel configurare la situazione in cui si sarebbe trovata, in materia di acquisto di rottame, ciascuna impresa interessata, qualora non fossero state fatte le promesse di rimborso della parità di trasporto. Se appare escluso che, valendosi di questo metodo, si possa determinare con esattezza il danno, i metodi di accertamento per campione abitualmente usati in economia consentono cionondimeno di giungere ad approssimazioni accettabili, qualora si parta da dati sufficientemente attendibili.

Il perito designato dalla Corte ha determinato, in esecuzione del compito assegnatogli, quale sia il valore qualitativo e quantitativo che si deve attribuire ai vari giustificativi usati. Egli ha ritenuto che i documenti prodotti sono sufficientemente probanti, sia qualitativamente sia quantitativamente, e che essi costituiscono un valido punto di partenza per determinare l'entità delle spese di trasporto per ferrovia e per via d'acqua realmente sostenute dalle ricorrenti nei loro acquisti di rottame proveniente da paesi terzi durante gli anni in cui hanno usato il rottame navale di cui è causa.

Nel ricostruire la situazione in cui le ricorrenti avrebbero potuto liberamente scegliere l'impiego di rottame importato, il perito si è basato sui porti effettivamente usati, ivi compresi i porti secondari, ed ha con ciò rettificato i calcoli delle ricorrenti. Per quanto riguarda il trasporto per ferrovia del rottame navale, a proposito del quale la convenuta ha rilevato che le ricorrenti avevano usato il tipo di trasporto più oneroso, il perito ha con

ragione osservato che, avendo la Cassa di perequazione autorizzato nei contratti questo tipo di trasporto, le ricorrenti non hanno fatto che attenersi alle clausole dell'accordo.

Il metodo delle medie ponderate per calcolare i costi del trasporto è stato appropriatamente impiegato dal perito. Il controllo delle spese di trasbordo nei porti, effettuato dallo stesso, ha fatto apparire esatte nel loro complesso le cifre indicate dalle ricorrenti.

Nelle osservazioni scritte relative alla perizia, la convenuta ha eccepito che per valutare il danno si doveva tener conto, nel confrontare il costo del rottame navale con quello del rottame importato, non solo del prezzo di perequazione e delle spese per il trasporto interno, ma anche dell'aumento dei contributi, derivante dalla maggior importazione di rottame, che le ricorrenti avrebbero dovuto sopportare in proporzione al loro imponibile.

La Corte osserva che, nel determinare l'entità del danno, si deve tener conto di questa eccezione. È infatti incontestabile che, durante il periodo di cui trattasi, le imprese soggette alla perequazione avrebbero sopportato un maggior onere in conseguenza dell'acquisto di altro rottame d'importazione in luogo del rottame navale.

A torto le ricorrenti, nell'udienza del 28 settembre 1965, hanno sostenuto che le cifre indicate dalla convenuta si basano sulla quantità complessiva di rottame importato che sarebbe stato consumato in sostituzione del rottame navale effettivamente usato, e che la riunione delle cause non deve recar loro pregiudizio. La Corte ritiene infatti che la valutazione complessiva delle quantità di rottame d'importazione che sarebbe stato consumato dalle ricorrenti in luogo del rottame navale deriva, non già dalla riunione delle cause, ma dalla struttura del consorzio di perequazione, il quale è fondato essenzialmente sul principio della solidarietà fra tutte le imprese partecipanti.

Per valutare il danno lamentato dalle ricorrenti, si deve tener conto degli elementi accertati dal perito, con le rettifiche indicate dalla presente sentenza. Le imprese danneggiate si sono servite, per calcolare le spese relative al rottame importato, di documenti giustificativi di valore adeguato.

Come si è detto sopra, la valutazione non può riguardare il rottame complessivamente accertato dal perito, bensì le sole consegne di rottame fatte a ciascuna delle ricorrenti su ordinazioni effettuate posteriormente al 31 dicembre 1956. Per determinare l'eventuale danno, si deve quindi procedere a nuovi calcoli, prendendo come punto di partenza unicamente il rottame navale, in un primo tempo beneficiante del rimborso della parità di trasporto, consegnato alle ricorrenti in esecuzione di ordinazioni effettuate a partire dal 1º genniao 1957.

Va quindi impartito alle parti un termine di tre mesi per comunicare le cifre da esse concordate o, in mancanza di accordo, per far pervenire alla Corte le loro conclusioni in cifre.

Per questi motivi,

letti gli atti di causa,
sentita la relazione del giudice relatore,
sentite le deduzioni orali delle parti,
sentite le conclusioni degli avvocati generali, M. Lagrange e K. Roemer,
visti gli articoli 40 e 53 del Trattato istitutivo della C.E.C.A.,
visto il protocollo sullo statuto della Corte di Giustizia della C.E.C.A.,
visto il regolamento di procedura della Corte, in ispecie gli articoli 38, 42, 43, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 60 e 69.

LA CORTE,

pronunciandosi in via preliminare e facendo salvi i diritti delle parti, dichiara e statuisce :

1. Le parti trasmetteranno alla Corte, entro tre mesi dalla pronuncia della presente sentenza, le cifre che avranno concordato relativamente alla stima dell'eventuale danno.
2. In caso di disaccordo, le parti faranno pervenire alla Corte, entro lo stesso termine, le loro conclusioni in cifre.
3. È riservata ogni decisione sulle spese.

Così deciso dalla Corte a Lussemburgo, il 9 dicembre 1965.

Hammes Delvaux Donner
Trabucchi Lecourt

Letto in pubblica udienza a Lussemburgo, il 9 dicembre 1965.

Il cancelliere
A. Van Houtte

Il presidente
Ch. L. Hammes