

CLXXXII.

SEDUTA DI LUNEDÌ 13 LUGLIO 1959

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE TARGETTI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE LI CAUSI

INDICE

	PAG.
Congedi	9419
Comunicazione del Presidente	9420
Disegni di legge:	
<i>(Deferimento a Commissione)</i>	9419
<i>(Presentazione)</i>	9420
<i>(Trasmissione dal Senato)</i>	9419
Disegno di legge (Discussione):	
Stato di previsione della spesa del Ministero del commercio con l'estero per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 (1288)	9420
PRESIDENTE	9420
VEDOVATO	9420
VIDALI	9427
MATTARELLA	9441
BALLARDINI	9449
ORIGLIA	9457
GRILLI ANTONIO	9460
MUSTO	9466
SPAGNOLLI, <i>Sottosegretario di Stato per il commercio con l'estero</i>	9473
TROMBETTA	9474
Proposta di legge (Annunzio)	9419
Interrogazioni (Annunzio)	9479

La seduta comincia alle 16,30.

CAVERI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta pomeridiana del 9 luglio 1959.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Buffone e Vigorelli.

(I congedi sono concessi).

Trasmissione dal Senato.

PRESIDENTE. Il Senato ha trasmesso i seguenti provvedimenti:

« Modifica del secondo comma dell'articolo 5 della legge 22 novembre 1954, n. 1127, relativa alla specificazione delle attribuzioni della delegazione presso l'Ambasciata d'Italia a Washington » (Già approvato dalla XII Commissione della Camera e modificato da quella IX Commissione) (534-B);

« Credito alle imprese individuali o in forma associata che esercitano l'attività di esportazione dei prodotti ortofruttilicoli ed agrumari per la creazione e il miglioramento degli impianti e delle attrezzature » (Approvato da quella IX Commissione) (1438).

Saranno stampati, distribuiti e trasmessi: il primo, alla Commissione che già lo ha avuto in esame, nella stessa sede, con il parere della V Commissione; l'altro, alla competente Commissione, con riserva di stabilirne la sede.

Annunzio di una proposta di legge.

PRESIDENTE. È stata presentata una proposta di legge dal deputato Cruciani:

« Estensione al personale ausiliario, richiamato od assunto in servizio temporaneo di

polizia del disposto dell'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 19 » (1437).

Sarà stampata, distribuita e, poiché importa onere finanziario, ne sarà fissata in seguito la data di svolgimento.

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Il ministro delle partecipazioni statali ha trasmesso copia del bilancio consuntivo dell'I. R. I. relativo all'anno 1958.

Il documento sarà distribuito a tutti i deputati.

Presentazione di un disegno di legge.

DEL BO, *Ministro del commercio con l'estero*. Chiedo di parlare per la presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DEL BO, *Ministro del commercio con l'estero*. Mi onoro presentare, a nome del ministro dei lavori pubblici, il disegno di legge:

« Fissazione di nuovi termini in sostituzione di quelli previsti dagli articoli 4 e 5 della legge 8 marzo 1949, n. 105, relativa alla normalizzazione delle reti di distribuzione di energia elettrica ».

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questo disegno di legge, che sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede.

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero del commercio con l'estero per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960. (1288).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già approvato dal Senato: « Stato di previsione della spesa del Ministero del commercio con l'estero per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

Il primo iscritto a parlare è l'onorevole Vedovato. Ne ha facoltà.

VEDOVATO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, signor sottosegretario, l'interessante e pregevole relazione dell'onorevole Dal Falco mi offre lo spunto per alcune considerazioni di ordine generale

in merito alla adozione di una politica fortemente propulsiva dei nostri scambi con l'estero, quale è nei voti di tutti gli operatori e di tutte le categorie produttive.

Sulla necessità di una tale politica fortemente propulsiva dei nostri scambi non possono certo sussistere dubbi. Essa risponde, ormai, ad un'esigenza sempre più imperiosa della vita economica nazionale che è doveroso non deludere. Del resto, la relazione sulla situazione economica del paese ha messo in evidenza l'importanza del commercio con l'estero quale componente determinante del quadro economico nazionale. La ripresa e il completamento del processo espansivo dell'economia italiana, attualmente in atto, riposano sempre maggiormente sulla conservazione di un alto livello degli scambi coi paesi esteri.

Nell'ambito di una politica rivolta al potenziamento di tutto il commercio con l'estero, ed in particolare dell'esportazione, vorrei porre l'accento su quattro settori che, a mio avviso meritano una particolare attenzione. Essi riguardano: i paesi sottosviluppati, i rapporti commerciali coi paesi componenti il blocco sovietico, una ulteriore propulsione delle esportazioni e, infine, alcuni problemi del carbone e della C. E. C. A.

Incominciamo coi paesi sottosviluppati.

A nessuno può sfuggire l'importanza sempre crescente, sia dal punto di vista economico, sia dal punto di vista politico, dei paesi sottosviluppati. Sotto l'aspetto puramente economico, che è quello che ci interessa in questa sede, alcuni dati sintetici sono più che sufficienti per mettere in piena evidenza la portata del fenomeno. Dal 1948 al 1958, le nostre importazioni dai paesi sottosviluppati e semindustrializzati dell'Africa, dell'Asia e dell'America latina sono passate da 270 miliardi di lire a 630 miliardi di lire all'anno; mentre nel medesimo decennio le nostre esportazioni verso questi stessi paesi sono passate da 242 miliardi a 470 miliardi di lire all'anno.

Ci troviamo di fronte, — come è facile intuire — ad eccellenti mercati, sia di sbocco per i nostri prodotti finiti, sia di rifornimento delle materie prime e dei prodotti base che sono necessari per il nostro sforzo produttivo.

Il meccanismo della legge per l'assicurazione dei crediti all'esportazione permette tecnicamente la effettuazione di sostanziali forniture di beni strumentali con pagamento dilazionato anche, e soprattutto, verso i paesi sottosviluppati, offrendo così la possibilità di venire incontro alle loro esigenze

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 LUGLIO 1959

di industrializzazione e di completamento delle attrezzature e dei servizi. È pertanto auspicabile non soltanto la rapida approvazione del disegno di legge relativo all'aumento da 100 a 150 miliardi di lire del *plafond* assicurativo, ma anche una sua organica ripartizione di massima nei confronti delle varie aree geografiche, al fine di potere opportunamente indirizzarvi le correnti di esportazione.

A proposito di questa legge, mi preme di far rilevare come in concreto le esportazioni delle piccole imprese, come generalmente oggi sono compiute, non rientrano nella sfera di tutela della legge. È pertanto fortemente sentita la necessità che le forme assicurative siano estese anche alle altre forniture che in commercio sono consuetudinarie e che non possono rientrare nel concetto di « forniture speciali » di cui parla la legge.

Inoltre, un'altra lacuna della nostra legislazione (ed è forse la più rilevante) è quella della mancanza, fra i rischi considerati, specialmente di quelli commerciali o di insolvenza.

Va ricordato, infine, a questo riguardo, che gli operatori con l'estero sono particolarmente interessati alla copertura di questo rischio, che è il più normale nella pratica commerciale ordinaria, perché da esso, fra l'altro, può essere derivata la possibilità di un correlativo finanziamento.

Una soluzione alla questione potrebbe essere trovata dallo studio di misure atte a facilitare e invogliare le aziende private del ramo assicurativo a destinare appositi fondi al settore del commercio estero, come avviene già in larga scala presso altri paesi.

Nei confronti dei singoli paesi sembra, poi, consigliabile esplorare la possibilità della conclusione di accordi di forniture speciali pluriennali sul tipo, ad esempio, di quello che è stato concluso con la Jugoslavia e che attualmente è in corso di rinnovo. Attraverso tale tipo di accordo si raggiunge lo scopo pratico di assicurare, sia pure indirettamente, la concessione di importanti linee di credito, imponendo allo Stato il solo onere assicurativo, in caso di sinistro.

La recente moratoria turca, per quanto spiacevole e dolorosa possa apparire, non deve impressionare e condurci a conclusioni negative sulla validità del sistema delle forniture a pagamento dilazionato. Vi sono dei rischi che è necessario correre, se vogliamo fronteggiare l'agguerrita concorrenza internazionale. D'altra parte, vi sono i vantaggi, anche dal

punto di vista congiunturale, da tenersi sempre presente per i nostri complessi produttivi, i quali vengono così messi in condizioni di poter pianificare con sicurezza la propria produzione ed i propri impegni per un periodo di tempo sufficientemente lungo senza incorrere in oneri ed in rischi che altrimenti frenerebbero lo slancio produttivistico.

Per un complesso di considerazioni di ordine politico ed economico, molti, anzi la maggioranza, dei paesi sottosviluppati, guardano da tempo al nostro paese, che non può essere certo tacciato di colonialismo. Sono sorte ormai delle vive aspettative che è necessario non deludere.

A mio avviso e confermando quanto ho avuto occasione di dire più volte in questa Assemblea, accanto alla partecipazione delle varie iniziative che verranno promosse in sede multilaterale, l'applicazione di un sistema di accordi di forniture di beni strumentali con pagamento dilazionato ai paesi delle zone in questione (e fra tutte vorrei citare il medio oriente) potrebbe dimostrarsi utilissima, gettando le basi per maggiori affermazioni di penetrazione economica e commerciale e per fronteggiare adeguatamente l'offensiva economica sovietica. Al tempo stesso dovrebbero essere anche studiate le possibilità di accordi a medio e a lungo termine per l'assorbimento da parte nostra di prodotti di base di quei paesi, al fine di conservarne elevate le capacità di acquisto.

Ma prima di concludere queste brevi osservazioni su come indirizzare i nostri rapporti economici e commerciali per i paesi sottosviluppati, mi sembra opportuno accennare al problema dell'assistenza tecnica.

È noto che l'Italia partecipa con un contributo di circa un milione di dollari ai programmi di assistenza tecnica promossi dalle Nazioni Unite, ma non dispone di strumenti atti a svolgere una concreta azione di assistenza tecnica sul piano bilaterale: assistenza tecnica sul piano bilaterale che è quella sulla quale in modo particolarmente intenso porta la sua attenzione la politica estera economica della Russia sovietica e dei paesi con essa collegati.

Sembra ora necessario provvedere rapidamente a colmare questa lacuna che ci impedisca di agire con successo in determinati settori e di venire incontro alle esigenze più vivamente sentite da alcuni dei vari paesi sottosviluppati.

L'urgenza di essere in grado di fornire sollecitamente un contributo di tecnici qualificati è particolarmente sentita per i paesi

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 LUGLIO 1959

sottosviluppati del bacino del Mediterraneo, del medio oriente e dell'Africa.

L'esecuzione, in via puramente sperimentale, di alcuni programmi di assistenza tecnica non inciderebbe per somme ragguardevoli sul bilancio dello Stato, ma permetterebbe di realizzare notevoli vantaggi, assai superiori agli oneri che, all'inizio, non sarebbero superiori ad un centinaio di milioni. È evidente, infatti, come l'invio di nostri tecnici e di specialisti nei paesi sottosviluppati servirà egregiamente a promuovere una maggiore conoscenza ed una più larga diffusione delle possibilità della nostra industria precludendo così a volumi sempre maggiori di scambi commerciali e di affari concreti.

Passando alla seconda parte del mio intervento, quella relativa agli scambi con il blocco sovietico, secondo un giudizio largamente diffuso anche al di fuori dei circoli di opposizione, si tende ad attribuire alle possibilità potenziali di scambi con i paesi ad economia socialista di oltre cortina dimensioni non conformi alla realtà, a obiettive valutazioni ed a serie previsioni. Sulla base di tale giudizio, si arriva persino a ritenere o a far ritenere possibile, attraverso un fenomeno di vera e propria lievitazione degli scambi economici con i paesi costituenti questo gruppo, la soluzione di tradizionali problemi di fondo della vita economica e sociale italiana, come quelli, particolarmente gravi, della disoccupazione e della sottoccupazione.

Sulla scorta di simili supposizioni, si critica il Governo e la varie amministrazioni interessate perché, per motivi politici, avrebbero adottato una pretesa politica discriminatoria nei confronti dei traffici con oltre cortina. Orbene, per la serietà che deve contraddistinguere tutte le nostre discussioni, l'esame dei dati statistici dimostra, senza dubbio alcuno, il rapido incremento di valore assoluto nel corso dell'ultimo decennio, dell'interscambio col gruppo di paesi in questione. Peraltro, il valore relativo del volume di tutti gli scambi con l'oltre cortina, non rappresenta che il 5,5 per cento circa dell'intera massa dell'intercambio realizzato dal nostro paese. Con la massima buona volontà quindi, è ben difficile pensare ad attribuire agli scambi con oltre cortina quella magica funzione di « toccasana » di cui si va discorrendo e (dobbiamo dirlo con rincrescimento) qualche volta con discreta dose di faciloneria.

Certamente potranno essere realizzati — e noi tutti ce lo auguriamo — progressi anche notevoli sulla via dell'incremento degli

scambi con quei paesi; ma non vedo come sia dato capovolgere radicalmente una situazione che si basa su dati di fatto assolutamente incontrovertibili. Se un ostacolo vi è ad un maggiore sviluppo di tali relazioni, esso non è certo dovuto a una politica discriminatoria da parte dell'Italia, in quanto la fedeltà esemplare dell'Italia ai principi liberistici, che esprimono la condotta del nostro Governo e delle nostre sfere responsabili nei confronti degli scambi con l'estero, è estesa anche ai paesi a economia socialista d'oltre cortina.

Al contrario, come è stato possibile ripetutamente constatare, la politica autarchica imposta dal *Sovietcom* all'insieme dei paesi del blocco sovietico, attuando una precisa ripartizione di funzioni produttive tra i vari membri del sistema, tende a far progressivamente diminuire la percentuale degli scambi che si svolgono con i paesi che non ne fanno parte. Per un complesso di ragioni storiche e politiche, i sovietici hanno sempre mirato all'autosufficienza, in ciò spinti anche dalle immense risorse naturali, in materie prime ed in manod'opera, di cui dispongono. Di conseguenza, le relazioni commerciali con l'estero sono condotte per obbedire a esigenze di piani interni piuttosto che non per assicurarsi i vantaggi di una specializzazione internazionale. La quale soffre qualche eccezione soltanto nell'ambito del blocco sovietico. Ora, a causa di questa politica di autarchia, le importazioni del blocco sovietico sono considerate soprattutto come un mezzo per ottenere quanto è assolutamente non producibile; e le esportazioni sono considerate soprattutto come un mezzo per sistemare le eccedenze della produzione e per assicurarsi le divise straniere necessarie per poter coprire le importazioni. È questa constatazione che contribuisce ulteriormente a consolidare i dubbi che abbiamo sulle possibilità di spettacolari e rivoluzionari incrementi di volume nel traffico con i paesi costituenti il blocco sovietico.

Ma, esaminando obiettivamente il problema ed approfondendo la nostra indagine, è possibile individuare le « aperture » nel sistema economico sovietico che consentano di operare, sempre entro determinati limiti non superabili, fruttiferi scambi.

Nei piani economici elaborati dai paesi a economia socialista si verificano sempre, in alcuni settori, delle « strozzature », data l'inadeguatezza dei mezzi disponibili ai fini da raggiungere. Per superare queste strozzature è giocoforza, da parte dei paesi costi-

tuenti quel sistema, fare ricorso all'economia dei paesi capitalisti.

Ma accanto alle strozzature della pianificazione che saranno prevedibili e controllabili, naturalmente entro variazioni non superiori a certi valori, vi sono fenomeni di crisi veri e propri. È, infatti, dimostrato (e si potrebbero citare molti autori e anche tecnici dell'economia che questa dimostrazione hanno dato) che, anche nell'economia socialista la meglio organizzata, esistono crisi a somiglianza di quanto avviene nei paesi a economia capitalista. E ciò è del tutto naturale e non deve né stupire, né scandalizzare quanti professano la loro fedeltà alle teorie socialiste. Le crisi sono frutto degli errori di valutazione di previsione di coloro, molti o pochi che siano, i quali effettuano scelte di ordine economico. Poiché anche in regime socialista gli errori umani non sono eliminabili, vi saranno sempre delle crisi, sia pure socialiste e non capitalistiche.

Ma tali crisi (e questo è il punto sostanziale) sono diverse; o, per meglio dire, non coincidono per durata, fase ed intensità con quelle che hanno luogo nei paesi a differente sistema economico. Pertanto è possibile sfruttare questa intrinseca diversità per dare impulso alle esportazioni verso i paesi d'oltre cortina.

Ciò premesso e alla luce di queste osservazioni che inquadrano il problema degli scambi con i paesi d'oltre cortina in quella che è da ritenere sia la sua giusta prospettiva, noi siamo favorevoli allo sviluppo di tali traffici, e non soltanto per considerazioni di ordine semplicemente economico. Siamo cioè convinti che dall'allargamento della relazioni economiche dei paesi a economia socialista d'oltre cortina deriveranno più ampi contatti tra i due blocchi, e sarà favorita quella distensione che noi tutti ci auguriamo. Ma soprattutto, i lavoratori di quei paesi, data la composizione delle correnti di scambio (in generale prodotti finiti contro materie prime) verranno a contatto diretto con quanto di più perfezionato offre la tecnica occidentale ed avranno modo di rendersene personalmente conto modificando, se necessario, giudizi e pregiudizi.

Sarà un ulteriore contributo verso quel processo di progressiva liberalizzazione che auspichiamo i paesi ad economia collettivista possano percorrere fino alle estreme conseguenze, nell'interesse proprio ed in quello del mantenimento della pace e della collaborazione internazionale.

Ora questa prospettiva, sia pure condizionata da certe particolari strozzature e del verificarsi di determinati fenomeni di crisi, pone ancora una volta in evidenza per tutti noi il problema di una propulsione delle nostre esportazioni. Ecco il terzo punto sul quale mi permetto di richiamare l'attenzione dei colleghi e del Governo.

Una politica di deciso e vigoroso sviluppo delle correnti di esportazione non può prescindere, sotto pena di riuscire poco efficace o, addirittura, di essere inoperante, dall'adozione di adeguate misure di assistenza e di facilitazione per gli operatori e per le imprese impegnate nei processi produttivi destinati ad alimentare l'esportazione.

Alla base di ogni seria azione volta ad un concreto miglioramento delle esportazioni sta l'esigenza, sempre più pressante ed incalzante, di una maggiore e più adeguata assistenza creditizia (su questo problema ho già avuto modo di richiamare l'attenzione della Camera in più occasioni e in modo particolare nella discussione avvenuta l'anno scorso di questo stesso bilancio: un'altra esperienza realizzata recentissimamente, visitando alcuni paesi africani, mi ha ancor più radicato nella convinzione espressa l'anno scorso). Assistenza creditizia che deve essere ampliata ed approfondita sia nel settore a breve termine, sia nel settore, attualmente nevralgico, a medio termine.

È necessario riconoscere che nel nostro paese manca completamente, contrariamente a quanto avviene in altri, una struttura creditizia specializzata nel commercio di esportazione. Le conseguenze di questa mancanza si fanno pesantemente sentire, mettendo i nostri operatori in condizioni di marcata inferiorità nei confronti della concorrenza straniera.

Questa inferiorità (sembra strano, eppure è così) si fa sentire in modo diverso da regione a regione d'Italia. Il costo del danaro da utilizzare per le esportazioni, ad esempio, è più elevato in Toscana rispetto al denaro utilizzato allo stesso fine nelle regioni meridionali e nel nord d'Italia. Il medio credito regionale lombardo applica attualmente un tasso del 5,50 per cento, mentre il medio credito regionale della Toscana ha ridotto recentemente il suo tasso dal 7,25 al 6,75. Questo divario di tasso è sempre esistito: quando il medio credito lombardo praticava il tasso del 6,50 per cento, l'Istituto regionale toscano aveva tassi minimi del 7,25 per cento e quando quest'ultimo ridusse al 7 per cento l'Istituto lombardo era già al 6 per

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 LUGLIO 1959

cento. L'ultima recente riduzione è stata dello 0,25 per cento per il medio credito toscano e dello 0,50 per cento per l'istituto lombardo, talché il divario fra le condizioni praticate nelle due regioni si è ancor più accentuato.

Pertanto, nel settore del credito commerciale (quello, cioè a breve termine) sarebbe opportuno promuovere l'istituzione di organismi specializzati che concentrino la loro attività su determinati settori geografici; stabiliscano i necessari contatti con i corrispondenti istituti bancari locali; e siano in grado di fornire alle migliori e più allettanti condizioni, e nel più breve tempo possibile, le linee di credito necessarie agli operatori stranieri per effettuare maggiori volumi di acquisti sul nostro mercato. Assai spesso, infatti, insieme alle qualità ed al prezzo del prodotto, sono le condizioni di credito a decidere la conclusione o meno di un affare.

Il largo controllo esercitato dal Ministero delle partecipazioni nel settore creditizio, non dovrebbe rendere impossibile la costituzione di organismi specializzati; ma se a ciò non si volesse o non si potesse giungere, sarebbe da considerarsi la possibilità della costituzione di sezioni specializzate degli istituti di credito ordinario con gestione e finanziamento autonomi. È questa una proposta concreta che sottopongo alla meditazione del dinamico ministro del commercio estero.

Quanto al settore del credito a medio termine, è inutile dilungarsi a lumeggiare la aumentata importanza che esso ha per l'esportazione di determinati generi di consumo durevoli e di beni strumentali in generale. Essa è collegata strettamente, sia all'evoluzione in atto nella composizione delle nostre correnti di esportazione che tende ad accentuare sempre maggiormente il peso dei prodotti dell'industria meccanica, sia alle richieste di sempre maggiore dilazioni di pagamento da parte dei paesi acquirenti, le cui bilance dei pagamenti risentono delle tensioni provocate dall'attuazione di vasti programmi di industrializzazione.

Sono note le difficoltà del credito per le esportazioni a medio termine data la cronica scarsità dei fondi a disposizione degli istituti a ciò delegati. Tale stato di cose si traduce in vere e proprie acrobazie da parte degli operatori costretti a trovare i necessari mezzi finanziari a condizioni assai gravose, con il risultato di peggiorare notevolmente la loro capacità competitiva, e con quali gravi conseguenze anche nell'ambito del M. E. C. è superfluo sottolineare in questa sede.

Nelle attuali condizioni di liquidità del mercato non pare avventato (ed ecco un'altra proposta concreta) patrocinare il rilancio di obbligazioni destinate a finanziare le esportazioni a medio termine. Poiché è necessario che tali finanziamenti siano effettuati a tassi particolarmente favorevoli, sarebbe opportuno considerare la possibilità che lo Stato si addossasse l'onere di una quota da stabilirsi dei relativi interessi. Si tratterebbe di una forma concreta di assistenza, il cui costo (valutabile intorno ai 2 miliardi annui al massimo per un volume creditizio calcolato intorno ai 100 miliardi) sarebbe di gran lunga inferiore ai vantaggi realizzabili, e permetterebbe di raggiungere, con impieghi minimi di mezzi, risultati notevolmente tangibili. È dimostrato che sono proprio i settori della produzione maggiormente impegnati nell'esportazione quelli che consentono i più rapidi incrementi di reddito e di occupazione che è appunto quello che il Governo cerca di perseguire nel quadro dello schema decennale del compianto ministro Vanoni.

A ragione oggi si parla del rilancio della politica degli investimenti, e recentemente il ministro della industria ha annunciato la presentazione di un disegno di legge per la concessione di sostanziali facilitazioni creditizie per gli investimenti delle medie e piccole industrie, con particolare riguardo al Mezzogiorno. Mi augurerei che l'approvazione di questo benemerito disegno di legge fosse accompagnato (sarei tentato di dire: fosse così completato) dall'adozione di misure di facilitazioni creditizia sul tipo di quelle da me delineate per le esportazioni a pagamento dilazionato di beni di consumo durevoli e di beni strumentali. Invero, tali esportazioni assicurano maggiori dimensioni al mercato dei beni prodotti in maggiore quantità in relazione alla politica degli investimenti perseguita dal Governo.

Politica degli investimenti e politica della esportazione in un paese come è l'Italia, povera di materie prime e la cui funzione principale dal punto di vista economico in una serie di attività volte alla trasformazione delle materie prime e dei prodotti di base importati, sono strettamente correlate: maggiori investimenti significano maggiori importazioni, e maggiori importazioni rendono indubbiamente necessarie, per farvi fronte, maggiori esportazioni.

E veniamo ai problemi del carbone.

Come già l'anno scorso in occasione della discussione del bilancio del Ministero del commercio con l'estero, desidero intratte-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 LUGLIO 1959

nermi qualche minuto sulle questioni del carbone e della C. E. C. A.. E l'opportunità di fermarmi su qualche punto saliente di questioni così complesse, la derivo da due considerazioni: innanzi tutto, per l'Italia, che produce un decimo del suo fabbisogno di carbone, l'approvvigionamento di questa materia è un fatto di commercio estero; secondariamente, sia come quantità, che come valori, nell'intercambio con alcuni paesi la voce carbone ha una più che notevole evidenza. Basti ricordare (tanto per avere il sussidio di qualche cifra) che nel 1958 l'Italia ha speso, per importazione di carbone, un totale di circa lire 98 miliardi, di cui circa 66 negli Stati Uniti e 22 circa nella Germania occidentale.

Come è noto, fra le fonti di approvvigionamento di carbone sul mercato italiano, due sono le più importanti: gli Stati Uniti d'America e la Germania occidentale, mentre da alcuni mesi avanza a grandi passi anche la Polonia.

Ma, limitando un esame più ravvicinato alle vicende delle nostre importazioni dai primi due paesi, notiamo che anche nel 1958 si è mantenuta la netta differenziazione di prezzo fra i carboni europei ed i carboni americani. I primi, contrariamente a quanto si sarebbe potuto pensare, non hanno avuto, nel corso dell'anno, flessione alcuna; i secondi, per la crisi esistente, continuano a registrare le basse quotazioni raggiunte ai primi dell'anno decorso. In America, infatti, il tentativo di tenere artificiosamente alti i prezzi all'origine ha abortito, per cui anche i prezzi *job* hanno subito delle riduzioni.

Siffatto stato di cose ha avuto anche ripercussioni sugli altri paesi produttori, i quali si sono trovati costretti a misure di salvaguardia per impedire che l'importazione dai paesi terzi entrasse decisamente in concorrenza con la produzione nazionale, aggravando di conseguenza la crisi cui già deve sottostare l'industria estrattiva. Ciò spiega perché, per esempio, in Belgio è stato stabilito un regime di licenze, che tende a contingentare l'importazione dai paesi stranieri alla C. E. C. A.; in Germania, il governo della Repubblica federale ha stabilito un dazio di 10 marchi per ogni tonnellata di carbone che viene importata dai paesi terzi; in Francia, l'organizzazione centralizzata degli acquisti di carbone dall'estero è riuscita, con altri mezzi, a fermare il flusso di carbone americano, che avrebbe indubbiamente aggravato la situazione già notevolmente pesante delle miniere.

Se tutti questi accorgimenti hanno potuto finora avere efficacia nei paesi produttori, è rimasto e rimane aperto il problema della concorrenza del carbone americano al carbone europeo nei paesi della comunità, che sono, come l'Italia, essenzialmente paesi consumatori.

Per conservare questi mercati i produttori di carbone combustibile hanno dovuto, dopo molte esitazioni e molte tergiversazioni, piegarsi a praticare prezzi che si allineano ai prezzi del carbone americano.

La produzione comunitaria di carbone nell'anno 1958 è diminuita, rispetto a quella del 1957, di poco: dello 0,6 per cento. Più sensibile è la contrazione della produzione di coke nei paesi della C. E. C. A., che nel 1958 è scesa del 3,50 per cento rispetto a quella del 1957.

Di ben altro rilievo sono invece le oscillazioni che si sono verificate nell'ambito del consumo apparente dei combustibili solidi (fossile, coke, agglomerati). Contro un consumo che nel 1957 di 281 milioni di tonnellate circa di combustibile solido: nel successivo anno 1958 sono stati consumati 242 milioni di tonnellate con una contrazione dell'11,50 per cento.

A fronte dell'immutato ritmo di produzione sta il movimento degli *stocks* che per vero ha avuto spostamenti di notevole proporzione: gli *stocks* di carbone che al 31 dicembre 1957 ammontavano a circa tonnellate 7.200.000 al 31 dicembre 1958 toccavano il livello di tonnellate 24.500.000 circa, quelli di coke erano alle stesse date rispettivamente di tonnellate 1.600.000 circa e di tonnellate 7.000.000 circa. Altrettanto sensibile è la riduzione delle importazioni di carbone dai paesi terzi: nel 1958 sono state importate nella C. E. C. A. circa tonnellate 32 milioni contro le tonnellate 44 milioni circa importate nel 1957.

Pertanto, si può asserire che vi è stata una diminuzione nei consumi, per altro non sensazionale, a fare le spese della quale hanno contribuito la contrazione delle importazioni e l'aumento degli *stocks*, non il ritmo della produzione che non ha subito modifiche di rilievo. In ogni caso è fuori discussione che il carbone è ormai premuto e serrato dalla concorrenza sempre più minacciosa degli altri combustibili, fra i quali figurano in prima linea quelli liquidi.

Le proporzioni del fenomeno che abbiamo sotto gli occhi appaiono di maggiore ampiezza e gravità ove si restringa l'esame alla situazione italiana.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 LUGLIO 1959

L'Italia nel mercato comunitario costituisce un punto nevralgico dove le varie vicende ed i conseguenti perturbamenti si manifestano sempre con notevole rilievo. Sui mercati italiano del carbone, infatti, si sono rilevati i primi segni della lunga recessione che doveva poi colpire il restante dell'area comunitaria.

Nella primavera del 1957 il mercato dei noli marittimi registrava in Italia i primi sensazionali franamenti che hanno portato al pesante squilibrio fra i prezzi del carbone europeo ed i prezzi del carbone americano e, più grave ancora, alla pesante sperequazione di prezzi tra questo carbone importato in virtù di vecchi contratti di noleggio e lo stesso acquistato di volta in volta.

E poi c'è la questione del *coke* italiano. Al 31 marzo 1959 le cokerie italiane avevano a parco tonnellate 330.000 circa di *coke* e tonnellate 272.000 circa di fossile. Raggiungiamo a *coke*, per comodità di calcolo e per un più agevole raffronto il parco delle cokerie a quella data aveva la consistenza equivalente a circa 108 giornate di produzione. Le corrispondenti giacenze alla data del 31 dicembre 1958 (non si hanno ancora i dati al 31 marzo 1959) presso le altre cokerie comunitarie, seppure di valore assunto molto più vistoso, ammontavano soltanto a 42 giorni di produzione.

Ed infine sul mercato italiano del *coke*, oltre alla concorrenza dei combustibili liquidi, hanno agito con azione frenante e mortificante notevoli importazioni di *coke* da gas esitate in Italia a prezzi incredibilmente ridotti, in condizioni di concorrenza da ritenersi scorrette. L'entità di tale importazione, l'epoca nella quale si svolse, i centri verso i quali venne indirizzata hanno influito in maniera del tutto negativa sul mercato che ne è stato gravemente perturbato.

Si aggiungano alle importazioni di *coke* le importazioni di antracite dai paesi di oltre cortina, importazioni praticate a condizioni di vero e proprio *dumping*.

Esaminando il quadro che ho esposto, non sarà difficile rendersi conto della grave situazione nella quale si trova l'industria del carbone, sia primaria che secondaria, nella C. E. C. A. e in Italia con le relative ripercussioni sugli scambi.

Nella C. E. C. A. — ed è questo l'ultimo punto del mio intervento — oltre alle gravi difficoltà di ordine economico, esiste anche una situazione molto delicata di carattere politico.

È la questione del mancato rinnovo del collegio dell'Alta autorità. È questione, signor

ministro, me ne rendo perfettamente conto, che interessa il ministro degli esteri in modo particolare, e mi riservo di rivolgermi direttamente anche a lui in vista della prossima riunione del Consiglio dei ministri degli esteri della Comunità che, se non vado errato, avrà luogo il 25 di questo mese.

Ma già fin da ora vorrei sollevare il problema in sede governativa, e prendo questa occasione perché — se l'attività di Governo per ragioni amministrative si esplica sotto competenze particolari: esteri, industria, trasporti, commercio estero, ecc. — politicamente parlando essa è una ed indivisibile: la responsabilità della cosa pubblica non è frazionabile in compartimenti stagni!

Il mandato del collegio dell'Alta Autorità della C. E. C. A. è scaduto il 10 febbraio di quest'anno. Col passare delle settimane e dei mesi, la persistente carenza dei Governi ha costretto l'Alta Autorità in una situazione di minorato prestigio, di indebolito credito politico, proprio nel momento cruciale in cui doveva fronteggiare la crisi del carbone.

Era probabilmente un'ottima occasione per noi di difendere l'ideale europeo, richiamando tutti quanti al rispetto del trattato non appena si profilava la crisi politica in cui entrava l'Alta Autorità. Forse un simile richiamo all'ordine non sarebbe valso a rimuovere l'opinione contraria manifestata da parte francese e soprattutto da parte tedesca. Ma non credo che l'intervento si sarebbe esaurito in un gesto del tutto gratuito, specie agli effetti politici. In primo luogo, avrebbe riconfermato esplicitamente il vigile indirizzo soprannazionale della politica del nostro paese; inoltre, avrebbe significato a quanti ambiscono notoriamente e non sempre celatamente a svuotare la C. E. C. A. del suo contenuto politico, che l'Italia non intende assistere inerte e rassegnata al perfezionamento di una eventuale operazione del genere. Gli eventi via via maturati in sede comunitaria negli ultimi mesi hanno purtroppo confermato quanto opportuna e tempestiva si sarebbe dimostrata simile messa in guardia.

Comunque sia stato, tra non molto si dovrà procedere alla nomina di otto nuovi membri dell'Alta Autorità; il nono essendo per trattato cooptato dagli altri otto membri designati dai Governi.

In vista di questa scadenza, il nostro Governo ha avanzato la candidatura alla presidenza dell'Alta Autorità di un illustre quanto meritevole e benemerito ex collega nostro. Come tutti noi, non posso che rallegrarmi di fronte alla possibilità offerta al nostro paese di

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 LUGLIO 1959

occupare il seggio tuttora prestigioso della presidenza dell'Alta Autorità. Si tratta di un incarico suscettibile di lusingare il più sano amor proprio nazionale. Vi è però una piccola ombra che può offuscare una prospettiva così lusinghiera. L'onore della presidenza dell'Alta Autorità rischia di doversi pagare a carissimo prezzo, se non si ottiene per l'Italia un secondo seggio in seno all'Alta Autorità, e precisamente il nono, quello del membro cooptato, attualmente occupato da un belga. E perché non vi siano fraintendimenti, preferisco spiegarmi.

L'attività dell'Alta Autorità, tutta l'attività dell'Alta Autorità, è frazionata in gruppi di lavoro specializzati in determinati argomenti, come, ad esempio: problemi industriali, affari sociali, mercato, ecc. Stando al regolamento interno dell'Alta Autorità, il presidente non partecipa all'attività dei gruppi di lavoro; egli si limita a presiedere le riunioni collegiali dell'Alta Autorità. Aggiungasi che l'Alta Autorità, in seduta plenaria, procede più che altro a ratificare quanto già deciso in sede di gruppo di lavoro. Sovente accade che ai gruppi di lavoro è delegata la responsabilità ultima esecutiva, e non sempre si tratta di questioni di ordinaria amministrazione o di minore importanza.

Orbene, essere tagliati fuori dai gruppi di lavoro, la qual cosa accadrebbe se l'Italia ottenesse solo la presidenza senza un secondo posto di membro, significa semplicemente correre il rischio di essere estraniati dall'amministrazione effettiva della C. E. C. A.

L'obiettività dell'orientamento comunitario nasce dal confronto, sovente dal contrasto, di sei mentalità, di sei scuole, di sei interessi, raramente uniformi. Se viene a tacere la voce di uno dei sei protagonisti, e si tratta dell'Italia cioè di uno dei maggiori protagonisti, ecco spezzato l'equilibrio che sta alla base dell'obiettività comunitaria; ecco creata con la medesima occasione una sorgente di conflitti e di attriti ulteriori. Fin qui non è mai accaduto, su tre presidenti succedutisi alla testa dell'Alta Autorità, che il paese al quale era toccata la presidenza, non disponesse anche di un secondo seggio di membro. Non vi è motivo perché il nostro paese debba accettare domani una situazione di minore efficienza.

Ma altre ragioni ancora, e di non minore consistenza, esistono a sostegno del diritto dell'Italia ad occupare un secondo seggio in seno al collegio dell'Alta Autorità della C. E. C. A., portandosi cioè alla pari della Francia e della Germania.

La struttura dell'economia carbo-siderurgica italiana non è più oggi quella del 1952. Alla vigilia dell'apertura del mercato comune, si partiva da poco più di tre milioni di tonnellate di produzione annua di acciaio. Siamo quest'anno sul piede dei 7 milioni di tonnellate! Ed altri ingenti progressi sono previsti nel prossimo avvenire. Nel giro di pochi anni l'Italia è diventata una potenza siderurgica di importanza mondiale. Essa occupa se non erro, il settimo posto dopo gli Stati Uniti, la Russia, la Germania, l'Inghilterra, la Francia ed il Giappone, ed ha scavalcato un grande produttore, tradizionale esportatore mondiale di acciaio, qual è il Belgio.

Sotto l'aspetto carbonifero, l'importanza relativa dell'Italia nel quadro del mercato comune è sensibilmente minore. Tuttavia, va opportunamente considerata la circostanza che la competenza della C. E. C. A. non è più limitata al solo carbone, e questo dall'8 ottobre 1957, cioè da quando è stato stipulato tra il Consiglio dei ministri e l'Alta Autorità il protocollo circa i mezzi per assicurare una politica coordinata dell'energia.

L'Italia produce da sola una quantità di energia elettrica circa doppia della produzione assicurata dai tre paesi del Benelux messi assieme. La capacità installata delle raffinerie di petrolio italiane supera oggi i 30 milioni di tonnellate annue. Belgio ed Olanda assieme sono ancora lontane dal rappresentare simile capacità. Inoltre, vi è la produzione di metano della valle padana, equivalente a quasi 7 milioni di tonnellate di carbone.

Sono questi altrettanti titoli che, alla vigilia della trasformazione della C. E. C. A. in Comunità dell'acciaio e dell'energia, rendono ingiustificata l'ipotesi che l'Italia possa continuare ad occupare un solo seggio in seno all'Alta Autorità, contro quattro del Benelux!

È interesse obiettivo della stessa comunità che il nostro paese si porti al medesimo numero di seggi riconosciuti alla Francia ed alla Germania. L'opinione pubblica nazionale non potrebbe accettare senza umiliazione cocente che nella comunità non sia riconosciuto al nostro paese il rango al quale hanno saputo elevarlo il lavoro, la tenacia, l'impegno ed i sacrifici di tutti gli italiani. (*Applausi al centro - Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Vidali. Ne ha facoltà.

VIDALI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, ho voluto intervenire ancora una volta in Assemblea per

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 LUGLIO 1959

spiegare le critiche condizioni dei traffici di Trieste e del suo porto, per sottolineare la grave situazione di questo emporio nel quadro generale del nostro paese.

Nella relazione sullo stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri — la cui competenza si allaccia, sotto molti aspetti, a quello che stiamo discutendo — abbiamo trovato un significativo accenno alla situazione di Trieste.

Diceva il relatore: « Particolare cura è stata posta alla soluzione dei problemi che angustiano la vita economica triestina, ed in special modo alla crisi del traffico del porto di Trieste, il cui tonnellaggio ha subito, lo scorso anno, una drastica diminuzione, dovuta in gran parte allo sviamento delle tradizionali correnti verso i paesi danubiani in relazione alla concorrenza di altri porti, tra i quali quello della vicina Fiume.

A tale fine sono state esaminate le misure, sia nel quadro internazionale, sia nel quadro interno, per attirare maggiori correnti di traffico e dare nuovo impulso al porto di Trieste. In tale ambito, ad esempio, è stato interessato il Brasile per la costituzione di un deposito di caffè a Trieste e l'Indonesia per concentrare nella città giuliana i suoi traffici con l'Europa.

È stato inoltre apportato un contributo agli studi per l'istituzione di un porto franco a Trieste onde si permetta all'economia locale un forte incentivo che possa compensare, sia pure parzialmente, le attuali difficoltà.

Il problema di Trieste, va posto, comunque, col maggior vigore all'attenzione dei pubblici poteri. Non è questa la sede per entrare in dettagli. Basti ricordare soltanto la enorme importanza politica ed economica che avrebbe per l'Italia il ritorno di Trieste e del suo porto allo splendore dei tempi nel quale esso costituiva uno dei polmoni più vitali dell'Europa danubiana.

Non si può dire che i provvedimenti cui si fa cenno e che gli studi intrapresi — ormai annosi e ben lontani da una concreta prospettiva per la realizzazione della rivendicata zona franca integrale per Trieste — abbiano dimostrato nei governi che fin qui si sono succeduti l'effettivo impegno per un ritorno del porto di Trieste allo splendore. Anziché un polmone dell'Europa danubiana, il porto di Trieste è divenuto piuttosto un polmone asfittico e la politica governativa si è finora dimostrata inefficace per lo sviluppo dei traffici triestini ed in opposizione all'interesse economico nazionale oltre che di quello locale.

Non appare privo di significato il fatto che il porto di Trieste iniziò la sua funzione di « mercato mondiale » fin dal 1700, grazie ad efficaci misure di potenziamento delle sue strutture portuali ed a sagge misure di franchigia doganale, che, nel 1766, ebbero il loro completamento nel « porto franco » esteso a tutta la zona cittadina. Navi di tutte le bandiere e monete di tutti i paesi affluivano, ai primordi dell'800, nel porto che era allora all'altezza della competizione con quelli di Genova, Marsiglia, Londra, Amburgo, quale primo grande emporio di un vasto retroterra. Vicende storiche note portarono al crollo di quella struttura, ma Trieste conservò ancora la funzione che le derivava dalla sua posizione geografica, quale porto naturale dell'Europa centrale nei suoi traffici con l'oltremare.

Trieste infatti è l'unico porto italiano che svolge tuttora una funzione prevalente nel commercio di transito dall'estero e per l'estero. La percentuale del traffico da e per l'estero sul totale del traffico marittimo è stata nel 1958 superiore a quella raggiunta da Rotterdam, il più grande porto di transito del mondo.

Su un totale di imbarchi e sbarchi di 4.442.766 tonnellate (3.280.599 sbarchi e 1.164.163 imbarchi) soltanto 46.482 tonnellate riguardano il territorio di Trieste e 631.545 tonnellate (285.601 e 345.944) riguardano l'interno mentre ben 3.376.375 di tonnellate riguardano l'estero.

Per il traffico ferroviario su 2.815.000 tonnellate in totale (999.390 arrivi e 1.815.612 partenze) soltanto 462.959 tonnellate riguardano l'interno ed il territorio di Trieste e ben 2.352.043 riguardano l'estero.

A dimostrare la funzione prevalentemente di transito dei traffici triestini sta anche la percentuale degli imbarchi sul movimento complessivo, relativamente elevata rispetto agli altri porti nazionali.

Va considerato inoltre che, rispetto a tutti i maggiori porti italiani, l'incidenza del movimento degli oli minerali sul movimento generale è molto minore a Trieste (38 per cento rispetto al 45 per cento a Genova, al 47 per cento di Venezia e al 60 per cento a Napoli). Negli altri porti infine risulta notevole il lavoro portuale per le zone industriali da essi servite, mentre per Trieste, tranne l'Ilva, non esistono grandi stabilimenti che trasformino notevoli quantitativi di materie prime e siano così in grado di alimentare forti e costanti correnti di traffico.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 LUGLIO 1959

Appare dunque evidente che nessun altro porto nazionale, neanche fra quelli adriatici, che in generale sono più degli altri eccentrici rispetto ai traffici nazionali, si trova nelle condizioni di dipendere in misura tanto prevalente dal commercio di transito e quindi direttamente dai rapporti economici con l'estero. Da ciò le forti ripercussioni sul porto di Trieste della generale contrazione degli scambi che si verifica nel paese e in particolare dell'insufficienza della politica commerciale governativa specie nei confronti dei paesi dell'Europa centrale ad economia socialista, della repubblica popolare cinese e dei paesi dell'oltremare in generale.

Anche nel periodo considerato più florido per l'emporio triestino, il porto di Trieste ha sempre avuto bisogno di provvedimenti che garantissero facilitazioni tariffarie e doganali tali da poter controbattere la sempre sensibile concorrenza dei porti nordici.

Nella configurazione europea determinata dalla prima guerra mondiale, Trieste, nel nesso italiano, ha usufruito dei vantaggi assicurati da ben 23 accordi per convenzioni tariffarie con l'Austria, la Cecoslovacchia e l'Ungheria, riguardanti i traffici da e per questi paesi, ivi compreso anche un accordo con le ferrovie germaniche. Tutto ciò è valso tuttavia soltanto limitatamente a conservare una certa importanza al porto di Trieste, che risentì molto gravemente della stolta politica del governo fascista.

La seconda guerra mondiale tolse a Trieste il suo già modesto retroterra e, dopo la firma del deprecato *memorandum* di Londra, Trieste perdette, addirittura, ogni residuo di retroterra regionale e persino provinciale, con la mutilazione degli stessi comuni del suo territorio.

Oltre alla massiccia concorrenza dei porti nordici, il porto triestino vede ora affacciarsi la già notevole concorrenza di quello di Fiume e anche di quello di Capodistria, che da piccolo porto da pesca sta trasformandosi in porto di armamento.

Ritengo necessario soffermarmi ora nella citazione di qualche dato sull'attuale crisi dei traffici triestini: in tre anni il porto di Trieste è sceso dal quarto al sesto posto in confronto agli altri porti della Repubblica e, poco tempo fa, il bollettino ufficiale del Consorzio autonomo del porto di Genova annunciava il passaggio di Trieste al settimo posto, superata da Savona.

Nel 1958 il movimento commerciale complessivo (imbarchi e sbarchi) è diminuito, rispetto al 1957, di 693.677 tonnellate, cioè

del 13,5 per cento. Si è avuta così una diminuzione enorme, che non ha riscontro, neanche come quantità assoluta, negli altri porti italiani su movimenti complessivi ben maggiori di quelli annualmente realizzati a Trieste. Genova, nel 1958, ha subito una contrazione dei traffici limitata al 2,8 per cento (con 453.319 tonnellate in meno), mentre Napoli e Venezia hanno aumentato i loro traffici rispettivamente del 6,2 per cento e 4,6 per cento.

La situazione, lungi dal sanarsi, appare aggravata nei primi mesi del 1959. La media delle flessioni registrate nel 1958 (13,5 per cento) è ulteriormente aumentata, raggiungendo nei primi mesi del 1959 oltre il 24 per cento, corrispondente a 303.719 tonnellate in meno, in confronto ai primi 3 mesi dell'anno scorso. Nel primo trimestre del 1959 il traffico marittimo ha totalizzato 949.184 tonnellate contro le 1.252.589 del 1958 nello stesso trimestre.

Il movimento ferroviario nel suo totale è diminuito nel 1958, rispetto al 1957, di 655.474 tonnellate. Nel primo trimestre del 1959 il traffico ferroviario ammonta a 403.705 tonnellate contro le 890.828 del corrispondente trimestre del 1958.

Nel mese di aprile il traffico marittimo segna una riduzione di altre 72 mila tonnellate con un totale di riduzione nel 1° quadrimestre di 375.719 tonnellate rispetto al corrispondente quadrimestre 1958 (-22,83 per cento). Nel primo quadrimestre il traffico ferroviario registra in totale 552.960 tonnellate contro 1.144.123 del corrispondente quadrimestre 1958.

Nei primi cinque mesi del 1959 il traffico commerciale attraverso i magazzini generali ha avuto una perdita del 47 per cento.

Ma ad indicare la gravità della situazione non basta la riduzione del tonnellaggio delle merci. È necessario considerare anche la qualità delle merci e il tipo delle navi che arrivano al porto. Citerò qui soltanto alcuni degli esempi riportati dalla stampa locale: dei 250 arrivi dell'aprile scorso, 120 riguardavano navi con tonnellaggio inferiore alle 1.000 tonnellate di stazza lorda, e circa 60 sono piccole navi cisterne che hanno portato circa 28.000 tonnellate di benzina e gasolio da Trieste a Venezia, Ravenna, Fano, Bari, e circa 3.200 tonnellate da questi porti a Trieste.

Delle 250 navi arrivate, 110 sono giunte vuote; delle 220 navi partite, 64 erano senza carico. Per esempio, il 4 aprile sono arrivate 8 navi, di cui 5 vuote, le altre con complessive 1.700 tonnellate di merci varie. Il 5 aprile

la *Vulcania* (24.496 tonnellate) ha portato 87 tonnellate di merci varie e la *Taide* (300 tonnellate) ha portato 6 tonnellate di bottiglie vuote. Il 14 aprile sono arrivate 8 navi di 16.252 tonnellate di stazza lorda e hanno sbarcato 537 tonnellate di merce varia; 5 sono ripartite in giornata, di cui una con 5 tonnellate di merce varia e 3 con 1.560 tonnellate di gasolio. E di questi esempi se ne potrebbero citare a volontà.

Nella composizione dei traffici portuali si nota un costante regresso del legname e di altri tradizionali traffici di Trieste (agrumi, cipolle, frutta secca, tabacco greggio, vino), oltre ad una cospicua riduzione dei minerali metallici, rottami di ferro, carbone fossile.

Considerando i paesi con i quali si svolge il traffico commerciale del porto di Trieste, devo anzitutto soffermarmi sull'Austria, che ne rappresenta il principale cliente, in quanto nel puro traffico di transito raggiunge l'89 per cento. Recentemente il capo dell'ufficio del commercio estero austriaco a Trieste sottolineava questo dato, indicando che i traffici austriaci rappresentano il 62 per cento dei traffici terrestri (ferroviari e con autotreni), e il 52 per cento del movimento portuale a Trieste.

L'Austria ha attualmente una situazione economica favorevole e dimostra grande interesse alla esportazione. Dopo l'entrata in vigore del M. E. C., ha ancora maggiore interesse di prima ai traffici con l'oltremare (37 per cento dell'esportazione totale) che hanno il loro porto naturale in Trieste.

Tuttavia durante il 1958 il traffico austriaco, rispetto al 1957, è risultato decurtato circa del 23 per cento nel totale dei transiti per Trieste. Ciò è dovuto in parte ai mutamenti nelle fonti di approvvigionamento di alcune materie prime per le industrie austriache (minerali e carbone ritirati dalla Unione Sovietica anziché dagli Stati Uniti e da altri paesi del Mediterraneo). Va rilevato però che, rispetto al 1957; i traffici austriaci dell'oltremare nel 1958 sono diminuiti a Trieste dal 55,5 per cento al 51 per cento mentre sono aumentati ad Amburgo (dal 17,7 per cento al 21,2 per cento) e a Fiume (dal 6 al 10 per cento). Dal 1954 Trieste ha perduto oltre 590.000 tonnellate di traffico austriaco, mentre Amburgo ne ha guadagnate 2.000 e Fiume quasi 123.000. In percentuale, dal 1954, si è avuta una diminuzione del traffico austriaco per Trieste dal 67,2 al 51,1 per cento, mentre Amburgo è passata dal 9 al 21,2 per cento e Fiume da 0 a 10,1 per cento.

Va tenuto presente che l'Austria conta di aumentare considerevolmente i traffici lungo la via danubiana e sta attrezzandosi in questo senso con l'inserimento in servizio di navi veloci, adatte al trasporto specialmente di collettame, che colleghino i porti austriaci al mar Nero, in coincidenza con i servizi marittimi polacchi, sovietici e bulgari per l'oltremare. Lungo la via danubiana continuano a svilupparsi i traffici austro-sovietici (trattasi delle forniture di carbone e di minerali sovietici per la V. O. E. S. T. di Linz, che quest'anno ammonteranno a 600 mila tonnellate, mentre precedentemente agli accordi austro-russi la V. O. E. S. T. si riforniva via Trieste). Dalle statistiche della Handelskammer di Linz risulta che, durante il primo trimestre di questo anno, le « Oesterreichische Stickstoffwerke A. G. » hanno inviato verso l'oltremare oltre 2.600 vagoni di concimi artificiali, di cui soltanto 168 vagoni sono passati per Trieste, mentre 1.833 sono passati via Brema, 310 via Fiume e 265 via Amburgo.

Vedremo poi le ragioni per le quali il porto di Trieste subisce tanto gravi conseguenze dalla concorrenza degli altri porti, sia nei confronti dell'Austria, suo primo cliente, sia nei confronti degli altri utenti e quali sono i provvedimenti richiesti per arginare questa situazione.

E passiamo a considerare la Cecoslovacchia.

Nel 1958 si è avuta una notevole flessione dei traffici cecoslovacchi attraverso il porto di Trieste. Da 83.820 tonnellate di arrivi e 58.184 tonnellate di partenza, con un totale di 142.004 tonnellate del 1957 si è giunti nel 1958 a 50.931 tonnellate di arrivi e 11.653 tonnellate di partenze con un totale di 62.584 tonnellate (si è registrato cioè un crollo di ben 79.420 tonnellate). I transiti cecoslovacchi di legname, ceramiche, vetrerie, tessuti, fiammiferi, macchine ecc. sono diminuiti di quasi 33.000 tonnellate.

Va notato che nel 1957 il tonnellaggio dei traffici era riuscito faticosamente a risalire, ma era sempre ben lontano da quello dell'anteguerra.

Basta dire che nel 1938 si è avuto un movimento complessivo di 397.374 tonnellate.

Nel 1938 la Cecoslovacchia si serviva per il 93 per cento del porto di Trieste e per il 7 per cento di Fiume; nel 1958 a Trieste è andato il 13 per cento del traffico cecoslovacco ed a Fiume l'87 per cento! Si deve sottolineare che il traffico cecoslovacco con l'estero e con l'Europa occidentale in parti-

colare è in progressivo aumento, ma Trieste non ne gode alcun beneficio perché le merci vengono instradate specialmente verso Fiume e lungo il Danubio e i porti baltici orientali.

Recentemente la Cecoslovacchia ha inviato in Cina e in India 5.000 tonnellate di motociclette, imbarcandole a Danzica, su navi polacche per l'estremo oriente. La Cecoslovacchia ha una propria zona franca e 5 navi registrate in quel porto.

Un abbondante flusso di merci si svolge dall'Albania alla Cecoslovacchia sulla via danubiana. Le navi, noleggiate anche tramite agenzie triestine, imbarcano a Durazzo e sbarcano alla foce del Danubio. Altre navi caricano le merci nei porti mediterranei e le trasferiscono alla Cecoslovacchia sul Danubio o via Fiume.

Si è avuta qualche mese fa la sesta riunione della Lega tariffaria Cecoslovacchia-Trieste-oltremare e in quella sede si è trattato dei vari problemi che devono essere risolti per poter incrementare i traffici in questo senso, attraverso misure atte a superare la concorrenza degli altri porti, problemi sui quali ritornerò.

Anche per l'Ungheria si verifica una flessione dei traffici. Nel 1938 i traffici ungheresi, via Trieste rappresentavano il 48,1 per cento, quelli via Fiume il 51,9 per cento. Attualmente le proporzioni sono: 18,1 per cento via Trieste e 81,9 per cento via Fiume. Nel 1958, rispetto al 1957, si è avuta una riduzione degli arrivi da 17.067 a 8.759 tonnellate (- 8.308) ed un aumento nelle partenze (+ 6.379).

Con la Jugoslavia i traffici sono in sensibile aumento. Trattasi però in prevalenza di merci in transito per lo scalo ferroviario di Trieste e destinate ad industrie locali o ad altre stazioni italiane.

Con la Germania si ha una sensibile riduzione degli arrivi (- 9.200 tonnellate di carbone e - 12.400 tonnellate di rottami di ferro) rispetto al 1957.

Per quanto concerne gli altri paesi, del Mediterraneo, del medio ed estremo oriente, delle Americhe e dell'Africa si registrano riduzioni di tutti i traffici austriaci via Trieste (per il medio oriente dal 73 al 66 per cento; per l'Indonesia e l'estremo oriente dal 52 al 38 per cento, per il nord Africa dal 79 al 61 per cento, per l'Africa orientale e meridionale dal 36 al 27 per cento, dall'Africa occidentale e centrale dal 42 al 20 per cento, per l'Australia dal 23 al 2 per cento).

Riduzioni in generale dei traffici triestini si sono verificate con la Grecia, Israele, Li-

bano, Siria, Turchia, India, Birmania, Indonesia, Brasile e Australia.

Una lievissima ripresa si è avuta nei traffici con la Cina, che però non sembra mantenersi e che anche nei momenti più favorevoli è stata del tutto insignificante rispetto alle grandi possibilità che quel mercato offre anche all'economia nazionale.

Vediamo ora quali sono gli elementi della concorrenza da parte degli altri porti europei. Recentemente l'organo dell'associazione degli industriali austriaci *Die Industrie*, trattava il problema del commercio estero austriaco, che nel 1958 è stato rivolto per il 25 per cento ai paesi dell'oltre mare (fra la prima e la seconda guerra mondiale variava fra il 10 e il 18 per cento) e indicava che da tale sviluppo derivava un grandissimo interesse austriaco per i porti di mare e una enorme importanza per la utilizzazione della concorrenza sviluppatasi fra questi porti. La posizione geografica del porto di Trieste viene considerata la più favorevole e perciò qualora Trieste fosse nella condizione di soddisfare tanto per le manipolazioni di piazza, quanto per la frequenza delle partenze, le esigenze del commercio estero austriaco, la politica delle comunicazioni austriache non avrebbe alcun problema portuale, ma dato che questo non è il caso e che diversi settori possono essere serviti soltanto attraverso altri porti (anzitutto quelli del mare del nord), l'economia austriaca non potrà che fondarsi ulteriormente sulle condizioni della concorrenza e dovrà anche in avvenire basarsi per la scelta sulla potenzialità relativa dei vari porti.

Questo è il contenuto non di un articolo, ma di tutto quanto oggi viene scritto negli ambienti competenti austriaci e di tutto quanto viene asserito da personalità austriache in convegni, riunioni, alla stessa fiera di Trieste e nei commenti, come quello recentissimo della *Presse* alla stessa fiera di Trieste.

Non si può dare torto a chi fa saggiamente i propri affari, Piuttosto è da considerare la inadeguatezza nella politica del nostro Governo di fonte alla realtà della situazione.

I porti nordici, e principalmente Amburgo e Brema, sono concorrenti del porto di Trieste anzitutto perché godono di servizi regolari ed intensi di linee marittime che, naturalmente, richiamano i traffici. In secondo luogo i porti nordici usufruiscono di particolari facilitazioni tariffarie per i trasporti ferroviari, facilitazioni che hanno con-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 LUGLIO 1959

servato anche nell'ambito del M. E. C., mentre il Governo italiano non si è preoccupato di garantire qualche cosa di simile a Trieste, né agli altri porti dell'Adriatico.

Brema, attrezzata specialmente per il traffico di merci di massa, lavora molto con le Americhe e pratica con le sue società di navigazione, statali e private, noli inferiori a quelli delle nostre linee.

Tanto Amburgo che Brema, oltre a godere di un notevole traffico germanico, hanno dunque potuto avvantaggiarsi sottraendo buona parte di quello che passava per Trieste. Basti dire che con i paesi del retroterra centro-europeo di Trieste, Amburgo e Brema hanno avuto un transito di 2.500.000 tonnellate alle quali si aggiungono circa 1.500.000 tonnellate dirette alla Germania meridionale. Inoltre, nella Germania occidentale ferve, ad intenso ritmo, la preparazione di una sempre più efficiente navigazione interna, di linee ferroviarie a trazione elettrica, di un costante ammodernamento delle attrezzature portuali, misure che, accompagnate alla sempre più poderosa rete di linee marittime, al perfezionamento della rete autostradale, comportano il massimo impegno finanziario del governo tedesco, indipendentemente dagli impegni che sono stabiliti dal M. E. C.

Altro sempre più temibile concorrente del porto di Trieste, è quello di Fiume.

Fiume, che nel 1952 aveva un transito commerciale di 6.000 tonnellate, registra nel 1958 un transito estero pari a 1.007.233 tonnellate contro le 964.004 tonnellate del 1957. I traffici con la Cecoslovacchia sono aumentati, rispetto al 1957, di 83.057 tonnellate (mentre per Trieste sono diminuiti di 69.320 tonnellate), i traffici con l'Austria sono aumentati di 122.599 tonnellate (mentre per Trieste sono diminuiti di 590.507 tonnellate). Con il 27,6 per cento del traffico austriaco, il porto di Fiume è divenuto il quarto per l'Austria, con l'87 per cento del traffico cecoslovacco e l'81,9 per cento del traffico ungherese è divenuto il primo porto di questi due paesi. Che cosa fa il Governo jugoslavo per potenziare Fiume? Il porto di Fiume pratica tariffe politiche, potenzia sempre più i servizi di linee marittime per il medio oriente, per l'estremo oriente, per l'America latina, per l'Africa. Sono stati istituiti recentemente servizi diretti per l'India e per il Giappone. I servizi portuali sono in via di grande sviluppo: per il 1961, oltre ad un nuovo molo, ci sarà un grande nuovo silos granario. È in costruzione la banchina « Lubiana » che servirà all'attracco

di grandi navi; nuovi binari, nuove gru completeranno questa struttura. Si prevedono così possibilità di smistamento per 300 mila tonnellate. Pochi giorni fa è stato aperto un magazzino di consegna dell'Indonesia (l'unico in Europa) per facilitare, tramite Fiume, l'esportazione di merci indonesiane in tutta l'Europa. Ricordo qui, per inciso, l'accento fatto dal relatore al bilancio degli affari esteri in merito a trattative con l'Indonesia per concentrare nella città giuliana i suoi traffici con l'Europa, trattative che, come si vede, sono giunte in ritardo.

D'altronde non c'è soltanto Fiume, a breve distanza da Trieste, quale porto concorrente jugoslavo. Anche Capodistria si prepara alla concorrenza e su questo pericolo è stata richiamata l'attenzione anche da un articolo di *24 Ore*, che suggeriva un'intesa portuale marittima con la Jugoslavia in opposizione alla concorrenza dei porti nordici. Ma oltre che di Capodistria, già si parla anche di Pirano, fino a ieri, come Capodistria, piccolo porto da pesca. Anche Zara viene potenziata come porto di armamento attraverso la progettata costruzione di tre dighe e di un allacciamento ferroviario. È evidente che tutto ciò pone in condizioni di grave inferiorità la costa italiana sull'Adriatico, che in tutti i suoi porti appare sempre più esclusa dai traffici che le erano tradizionali.

Infine non va trascurato il fatto che Belgrado si appresta a diventare un grande porto danubiano con la costruzione di 4 bacini portuali, capaci di uno smistamento annuo di 2 milioni di tonnellate e dovrebbe diventare addirittura il porto dei 5 mari. collegandosi con il mare del nord, il mar Baltico, l'Adriatico, l'Egeo, il mar Nero.

Il traffico fluviale sul Danubio è in pieno sviluppo ed è abbastanza recente un'interessante esperimento fatto dalla Grecia, che ha acquistato 5.000 tonnellate di carbone dalla Polonia, inoltrandole da Stettino al Pireo (via Oder-Danubio e da Braila sul mar Nero al Bosforo e al Pireo).

Ritornando a Fiume, va rilevato che, oltre allo sviluppo della flotta mercantile e delle linee di navigazione, alle opere portuali nuove, al potenziamento delle strade di afflusso al porto, Fiume offre vantaggiose condizioni per le spese di piazza e soprattutto viene favorita dagli accordi con la Cecoslovacchia e l'Ungheria per il pagamento di merci che la Jugoslavia acquista da questi paesi per la sua industrializzazione, attraverso la effettuazione di servizi portuali,

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 LUGLIO 1959

di imbarco e sbarco, ecc. e di servizi marittimi.

Ho cercato, onorevoli colleghi, di illustrare alcuni degli aspetti più significativi della situazione dei traffici triestini e alcuni degli aspetti che caratterizzano la situazione dei porti concorrenti.

Quali sono i rimedi concreti a tale stato di cose? Qual è la politica che deve ispirarli, affinché Trieste possa vedere rinascere i suoi traffici, nell'interesse generale del paese?

Negli ambienti commerciali triestini si è fatto ripetutamente presente che è necessario procedere in tre principali direzioni, riguardanti rispettivamente la politica ferroviaria, quella valutaria e quella marittima.

Anzitutto è necessario, per poter consentire uno sviluppo dei traffici commerciali da e per l'estero, che le tariffe ferroviarie con il centro-Europa (e precisamente con l'Austria, la Jugoslavia, la Cecoslovacchia, l'Ungheria e la Germania meridionale) siano coordinate sulla base delle distanze geografiche. Occorre cioè che il nostro Governo, attraverso accordi ferroviari internazionali, ottenga la costituzione di sistemi e di leghe tariffarie in modo che il porto di Trieste possa raccogliere le correnti di traffico dei paesi più vicini. Attualmente nei confronti della Cecoslovacchia e dell'Ungheria le tariffe per Trieste sono sfavorevoli in quanto presuppongono il passaggio di più frontiere e quindi più computi di tariffe iniziali, anziché di tariffe differenziali sulle distanze.

Con l'Austria è stato recentemente stipulato l'accordo per la tariffa diretta Vienna-Trieste-oltremare, che semplifica tecnicamente il conteggio e la ricerca della rotta meno costosa per gli utenti. Malgrado il superamento di questa difficoltà di carattere tecnico, permane però il maggiore onere per Trieste derivante dall'esistenza del cosiddetto « diritto fisso per carro », notevolmente elevato.

Gli accordi con la Germania dovrebbero garantire la parificazione del traffico via Trieste (proporzionalmente alle distanze) rispetto a quello via Amburgo e Brema. Attualmente le tariffe germaniche per i porti del nord (*Seehafentariffen*) sono del 50-60 per cento inferiori alle tariffe per il sud.

Anche per la Jugoslavia dovrebbero essere rivedute le posizioni tariffarie in quanto, a parità di distanze, esse presentano notevole vantaggio per Fiume, a danno di Trieste, specie nei confronti dell'Ungheria.

Sempre nell'ambito della politica ferroviaria, Trieste ha urgente bisogno che siano

migliorate le sue comunicazioni ferroviarie attraverso opere da tempo previste e promesse (raddoppio Trieste-Udine-Tarvisio, circonvallazione per collegare la stazione centrale e la stazione di Campo Marzio, trasformazione della stazione di Campo Marzio in funzione delle esigenze del porto duca d'Aosta e del porto industriale; raddoppio della linea Trieste-Venezia).

Nell'ambito della politica valutaria si deve considerare il fatto che con l'introduzione del sistema delle lire multilaterali Trieste ha sofferto un danno in quanto sia all'Ungheria che alla Cecoslovacchia — alle quali il precedente sistema di accordo in *clearing* consentiva un margine attivo a loro favore sicché questi paesi potevano impegnarsi al pagamento delle spese di piazza a Trieste — le lire multilaterali servono, a seconda delle loro convenienze, verso altri mercati.

Con la Jugoslavia, per Trieste, viene suggerito l'allargamento sul cosiddetto « conto autonomo » affinché cioè vengano autorizzati in tale conto affari abbinati, anche in eccedenza ai limiti qualitativi e quantitativi contemplati dalle liste merceologiche dell'accordo. Tale misura consentirebbe un incremento degli scambi tra Trieste e i territori jugoslavi vicini, nell'interesse dei produttori jugoslavi e di quelli triestini.

Con la Cecoslovacchia, l'Ungheria, la Polonia e in generale con i paesi ad economia socialista, si dovrebbe addivenire ad accordi integrativi per regolare le spese di piazza con scambio di merci, analogamente a quanto è stato fatto dalla Germania occidentale, che ha riservato 10 milioni di dollari sulla bilancia degli scambi con la Cecoslovacchia, a favore delle spese di piazza dei porti tedeschi, assicurandosi un contingente di traffico di 1 milione di tonnellate.

Infine, per quanto riguarda la politica marittima, a proposito della quale ho già espresso le esigenze di Trieste in sede di discussione del bilancio del Ministero della marina mercantile, ricordo soltanto che, oltre alla concorrenza che Fiume fa a Trieste con il diverso sistema di pagamento dei noli marittimi, Trieste soffre di una gravissima ragione di inferiorità rispetto ai porti nordici per la grande differenza di numero delle partenze dall'Adriatico rispetto alle partenze dai porti anseatici. A soffrire di questa insufficienza di linee marittime non è soltanto Trieste, ma lo sono tutti i porti dell'Adriatico, specialmente Bari, che nel passato ha assolto un compito particolarmente importante nei traffici con i paesi arabi, l'Africa, l'Albania, il

medio e estremo oriente, la Jugoslavia, la Germania, l'Inghilterra e la Russia e che oggi è in completa decadenza.

L'incomprensione dimostrata dalla Finmare di fronte alle esigenze di una più equa ripartizione del naviglio italiano fra Tirreno e Adriatico sollevata dalla comunità dei porti adriatici distoglie da Trieste e dai porti adriatici varie correnti di traffico, che altrimenti vi affluirebbero per convenienza di distanze geografiche. (Nel 1939 le linee sovvenzionate erano distribuite nelle seguenti proporzioni: partenza ed arrivo solo Tirreno 68 linee, solo Adriatico 44, comuni ai due versanti 11. Nel 1956, con lievi modifiche. Attualmente: solo Tirreno 51 navi, solo Adriatico 10, comuni ai due versanti 12). Il fatto che soltanto il 7 per cento del tonnellaggio sovvenzionato sia attribuito all'Adriatico e che il 38 per cento sia attribuito ai due versanti col sistema della pendolarità Genova-Trieste, danneggia inevitabilmente i porti adriatici.

Ancora qualche parola sulla necessità di dedicare maggiore impegno al potenziamento del traffico camionistico, che negli ultimi anni, è andato notevolmente sviluppandosi specialmente da parte dell'Austria, della Jugoslavia, della Germania e della Svizzera. Si tratta cioè di affrettare l'attuazione di quelle opere stradali di cui già tanto spesso è stata rilevata la necessità e la importanza, anche da parte governativa (autostrada Trieste - Mestre - Venezia via Palmanova e Palmanova-Udine, autostrada Udine-Tarvisio con allacciamento alla Villaco-Klagenfurt-Vienna).

Un'altra questione, recentemente dibattuta con rilievo sulla stampa e negli ambienti commerciali triestini, riguarda la istituzione del diritto fisso, cioè di una tassa di pedaggio per gli autotreni esteri che trasportano merci in Italia. Tale provvedimento assume per Trieste notevole gravità in quanto rappresenta un aumento delle spese di nolo praticate attualmente per le merci che dal confine affluiscono al nostro porto o da esso partono per l'estero. Appare importantissimo che tale provvedimento non venga applicato al traffico da e per Trieste, cioè al traffico di transito stabilendo analogo trattamento per gli autotrasporti italiani all'estero. Altrimenti gli autotrasportatori esteri devieranno verso altri porti. Tale esenzione del diritto fisso sul traffico di transito riguarda anche i trasporti effettuati con autocisterne estere del carburante fornito all'Austria dall'«Aquila», la grande raffineria di

oli minerali. Trattasi in questo caso di «transito industriale» perché l'«Aquila» importa il greggio dall'estero, lo raffina e lo riesporta in Austria mediante prelievo diretto con autocisterne austriache. Senza la richiesta esenzione, l'«Aquila» corre il rischio di vedere cessare l'esportazione dei suoi prodotti in Austria.

È evidente che tutti questi provvedimenti, sollecitati in molte occasioni rappresentano un insieme di misure importanti di diversa competenza ministeriale, ma che devono trovare appoggio in un indirizzo generale del Governo, che si proponga effettivamente di ridare al porto di Trieste la sua funzionalità.

Un tale indirizzo esige un cambiamento di atteggiamenti economico-politici di carattere generale, rispetto a quelli finora assunti per esempio nell'ambito del mercato comune europeo.

Non entro in merito, in questa sede, sulle gravissime conseguenze che il M. E. C. determina all'industria triestina e particolarmente a quella dell'I. R. I., che ne rappresenta la parte fondamentale. Mi limito a farne soltanto un accenno, riportando alcune opinioni espresse da uno stimato industriale triestino, l'ingegnere Matteo Eulambio, che si è dedicato con passione alla ricerca dei mezzi atti a salvare le sorti dell'«Ilva» di Servola. Nella lettera che ho ricevuto si indica:

«Oggi Trieste si trova innanzi ad una svolta; se viene istradata sulla via maestra della produzione, potrà mantenere l'attuale suo livello economico e sperabilmente anche svilupparsi; in mancanza di investimenti produttivi massicci verrà ridotta a zona depressa.

«La Jugoslavia, in grazia ai nuovi impianti portuali di Capodistria, ha già caricato in quel porto navi di 7-8.000 tonnellate di legname. Quando la Jugoslavia riuscirà nei prossimi anni ad effettuare l'esportazione di tutto il suo legname dai suoi porti, le sarà facile di assicurarsi anche l'esportazione, via mare, del legname austriaco e cecoslovacco, tanto più che un maggiore sfruttamento dei suoi nuovi impianti le consentirà di offrire condizioni favorevoli. A Trieste, privata dall'esportazione del legname jugoslavo, austriaco e cecoslovacco, verranno pure a mancare le rispettive importazioni di altre merci come la magnesite e la carta austriaca, ecc. che seguono la scia degli imbarchi e sbarci continui ed abbondanti.

«Un altro fattore importante per deprimere il traffico marittimo triestino è il con-

tinuo sviluppo della navigazione danubiana che assorbirà lentamente, però anche all'improvviso, il traffico di una buona parte dei Balcani e dell'Asia Minore. Già nel 1931 visitai al Pireo una nave austriaca di 1.100 tonnellate che veniva da Vienna. Quando saranno costituite le flottiglie fluviali e quando tutto sarà approntato potrà scaturire un accordo russo-germanico-austriaco-ungherese-balcanico che modificherà il traffico marittimo mar Nero-Mediterraneo-Adriatico.

«L'Ilva» potrebbe essere il *deus ex machina* a dare alla economia di Trieste un impulso decisivo potenziando il suo impianto per una produzione a ciclo integrale di almeno 500.000 tonnellate. Trieste riavrebbe così un impianto siderurgico aggiornato, potrebbe vedere pure incrementata la produzione del cemento. Le industrie ausiliari di tutta la Venezia Giulia riceverebbero nuovo lavoro, ecc. Ma oltre a ciò sarebbero disponibili circa 500.000 tonnellate per il nolo di ritorno per l'oriente, medio e persino estremo oriente, 500.000 tonnellate disponibili nel porto di Trieste per l'esportazione, e nel caso concreto con un ritmo quasi regolare, diventerebbero un strumento prezioso dell'organizzazione alla quale apparterebbero, che avrebbe la possibilità di assicurarsi con i noli di ritorno le esportazioni dei paesi che instradano già le loro esportazioni via Trieste. «L'Ilva» che è interessata in imprese armatoriali, ha già le dovute esperienze in merito.

«In questi giorni fu ufficialmente assicurato che a Genova verranno investiti 110 miliardi di lire; per Taranto viene ufficialmente annunciato un investimento di 120 miliardi di lire. Il presidente della Finsider, Ernesto Manuelli, ha ufficialmente annunciato a Washington il 4 giugno 1959 che fra 5 anni l'Italia dovrà produrre 9 milioni di tonnellate di acciaio per i propri consumi, cioè almeno 3 milioni di più di adesso. Se di questi 3 milioni uno rimane riservato alla Cornigliano, un altro a Taranto, resta disponibile il terzo per Trieste. Siccome a Trieste comprendiamo pienamente l'uso della prudenza negli investimenti, ritengo che i triestini sarebbero felici se l'«Ilva» ottenesse per ora, in modo inequivocabile, che il prossimo terzo impianto siderurgico con alti forni a ciclo completo e per una produzione di almeno 500.000 tonnellate fosse riservato a Trieste. ...Qui a Trieste si guarda con ansia verso l'«Ilva» che potrebbe più facilmente ridare la fiducia ai triestini sulle sorti della loro città e regione.

«Pochi anni fa si leggeva che i russi lasciano arrugginire le macchine americane fornite ad essi per ignoranza. Qualcuno fa lo stesso ragionamento con gli jugoslavi e non si accorge dei progressi produttivi che compiono. Sarebbe triste accorgersi un giorno che la zona jugoslava confinante con Trieste e Gorizia, fosse stata trasformata in una zona industriale fiorente, con porti vivamente attivi, mentre Trieste continuerebbe a languire».

Ho voluto citare questa lettera per sottolineare quanto diffusamente e seriamente sia sentita la preoccupazione per la generale situazione di Trieste, quanto strettamente collegati vanno visti i problemi del commercio con quelli dell'industria, quanto tristi si presentino le prospettive per tutta la economia triestina a meno che veramente non vengano affrontati i problemi di fondo, con sufficiente larghezza di vedute.

Per quanto riguarda le conseguenze che sulla situazione di Trieste avrà l'attuazione del M. E. C. desidero far rilevare che il trattato stabilisce l'esclusione di ogni agevolazione particolare nelle tariffe dei trasporti ferroviari, intesa a far deviare i traffici dalle loro vie naturali, in base innanzitutto al criterio della distanza geografica (articoli 79 e 80 del titolo IV del trattato).

All'articolo 82 si afferma però che le disposizioni lasciano impregiudicate le misure adottate dalla repubblica federale di Germania, «sempre che tali misure siano necessarie a compensare gli svantaggi economici cagionati dalla divisione della Germania all'economia di talune regioni della repubblica federale che risentono di tale divisione». L'articolo si riferisce ai porti di Amburgo e di Brema, ai quali è stata così assicurata una posizione di privilegio di fronte agli altri porti della comunità e specialmente al porto di Trieste, che, a maggior ragione di quelli nordici, punta sui traffici provenienti dall'Europa centrale e dalla Germania meridionale: si pensi che Monaco di Baviera dista 525 chilometri da Trieste e 803 da Amburgo.

Il privilegio concesso ai porti nordici in contrasto con lo spirito e la lettera del trattato del M. E. C. è uno dei casi più tipici di concessioni fatte al più forte tra i membri del M. E. C. La Germania supera così le difficoltà insite nella maggiore distanza dei suoi porti rispetto a Trieste, adottando tariffe nettamente al di sotto dei costi economici dei trasporti ferroviari.

Le ragioni di cui si avvale la Germania, d'altra parte, sono del tutto valide anche per Trieste, essa pure danneggiata (abbiamo

visto in quale misura) dai confini tracciati dopo la prima e dopo la seconda guerra mondiale. Se Amburgo e Brema hanno perduto il loro retroterra, Trieste ha perduto non soltanto il retroterra vero e proprio ma anche il retroterra provinciale e quello locale.

Tale situazione non si riverbera soltanto su Trieste ma arreca un danno gravissimo, economico e di prestigio, a tutta la nazione. Le spese di piazza, i noli ferroviari e marittimi per il transito attraverso Trieste procurano infatti all'economia nazionale un'entrata annua che, sia pure nella precaria posizione in cui si trova oggi la città adriatica, viene calcolata in una somma variante fra i 60 e i 70 miliardi di lire in valuta estera.

Le preoccupazioni per le conseguenze che potranno derivare a Trieste dall'attuazione del M. E. C. non sono il frutto di preconcetti di parte ma sono condivise da tutti gli ambienti economici triestini e sono state espresse in varia forma dalla camera di commercio e persino dal presidente della associazione degli industriali di Trieste al convegno di studi sul M. E. C. tenuto a San Remo dalla Confindustria.

L'applicazione dell'articolo 82 non è tuttavia automatica: va considerata come una concessione fatta in linea di massima alla Germania e potrà e dovrà essere oggetto di precisazioni nel corso di trattative fra gli Stati membri del M. E. C. Perdurando l'attuale posizione del nostro paese nei confronti del M. E. C., dovremo almeno ottenere che tutti i porti siano messi sullo stesso piano e che, se privilegi vengono concessi ad Amburgo e a Brema, essi vengano estesi anche a Trieste.

Un altro articolo del trattato che interessa da vicino Trieste è quello n. 92 il quale stabilisce l'incompatibilità fra il M. E. C. e gli « aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma, che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza ».

Entrano qui in campo le sovvenzioni accordate dallo Stato italiano alle società della « Finmare » e all'industria navale, che agevolano i traffici marittimi e che il progetto governativo per il rinnovo delle convenzioni con la « Finmare » interpretava, sottraendo al Parlamento ed attribuendo al Governo ogni potere, allo scopo di favorire gli armatori privati, di fissare il numero e gli itinerari delle linee da sovvenzionare e l'entità del sovvenzionamento.

Anche a questo proposito il trattato del M. E. C. tutela gli interessi della Germania con un paragrafo particolare, che ricalca le succitate argomentazioni.

Per dimostrare come la Germania sappia tutelare i suoi interessi nell'ambito del M. E. C. un esempio abbastanza interessante è stato citato recentemente da un giornale di carattere economico (*24 Ore*) certamente non sospetto di scarso entusiasmo nei confronti del mercato comune. L'esempio citato riguarda il recentissimo accordo fra armatori della Germania occidentale e dirigenti della flotta statale turca, accordo che danneggerà ulteriormente i traffici di Trieste e dell'Adriatico in generale, sottraendo una forte aliquota del traffico turco-tedesco ai porti adriatici per assegnarla al naviglio mercantile germanico.

« Sotto questo aspetto — commenta il giornale — è evidente che perde di valore anche il principio della parità di condizione tra i porti del M. E. C. ».

Lo stesso articolo indica pure che « le prospettive di sviluppo dei traffici di transito attraverso i nostri porti in genere e di quelli adriatici in particolare, minacciano di essere gravemente compromesse anche dalle trattative attualmente in corso a Vienna tra alcune società di navigazione austriache, polacche e sovietiche per stabilire servizi misti fluviali-marittimi da tutti gli scali danubiani dell'Austria, incominciando da Linz, per tutti i porti del levante con tariffe fisse in modo da non riservare sorprese ai caricatori ed ai ricevitori della Repubblica austriaca ».

Insomma, la politica del M. E. C., anche in riferimento a Trieste, risulta chiaramente contraria agli interessi nazionali e subordinata agli interessi americani e soprattutto al suo più valido puntello — quelle tedesco — che si è garantito ogni privilegio con una strenua difesa a danno degli altri stati partecipanti.

In una sua relazione sui porti europei e il M. E. C., il professor Erich Otremba, dirigente della sezione geoeconomica del *Geografisches Institut* dell'Università di Amburgo, dimostra che i porti marginali (quali Amburgo e Trieste) andranno incontro ad inevitabili difficoltà nel M. E. C. e dimostra con ciò la necessità di assicurare loro strade, ferrovie, industrie di alta specializzazione e soprattutto di trovare le forme più adatte per fare confluire verso questi porti i traffici commerciali tra le nazioni del M. E. C. e quelle ad economia socialista. Il Governo italiano invece non ha saputo tenere presenti

queste necessità di Trieste come situazione veramente particolare dell'economia italiana.

Noi insistiamo sul concetto che Trieste ha bisogno di provvedimenti eccezionali, come di provvedimenti eccezionali ha bisogno anche il complesso regionale Friuli-Venezia Giulia che costituisce l'estremo lembo orientale del territorio incluso nel M. E. C. e che, per la sua attuale precaria situazione economica e le ripercussioni dirette della politica del M. E. C., deve acquisire le condizioni costituzionalmente di effettiva autonomia, tali da permettere la soluzione *in loco* dei numerosi problemi economici attuali, lo sviluppo, con specifiche misure regionali, dei traffici con l'Austria e con i paesi dell'Europa centrale e meridionale che non fanno parte del M. E. C.

Fra i provvedimenti di carattere eccezionale per il territorio di Trieste, quello dell'istituzione della zona franca integrale va considerato come uno degli elementi fondamentali per la rinascita dei traffici triestini.

Per le caratteristiche del movimento commerciale prevalentemente di transito, da e per l'estero, per la sua posizione di frontiera, per le conseguenze subite dopo la prima e la seconda guerra mondiale, Trieste si trova nelle condizioni specifiche che vengono prese in considerazione per l'istituzione di una zona franca integrale. Tale provvedimento faciliterebbe l'acquisizione del passaggio preferenziale delle correnti di traffico tra la economia dell'Europa centrale e l'oltremare.

L'abolizione delle franchigie doganali in tutto il territorio di Trieste, l'abolizione di ogni controllo doganale e valutario sul movimento delle merci in transito diretto e indiretto, la possibilità di immagazzinare le merci in qualunque parte della città e di sottoporle a qualsiasi lavorazione, diminuirebbero fortemente i costi ed il tempo del transito attraverso il porto. Verrebbero eliminate costose formalità come quelle relative alle bollette di cauzione, ai lasciapassare di merci da un settore all'altro degli attuali due punti franchi; verrebbe eliminato l'inconveniente del frazionamento dei depositi e quello della ristrettezza dello spazio e delle limitazioni di orari e di lavoro.

E non mi soffermo ad illustrare tutti gli altri vantaggi che, direttamente e indirettamente, deriverebbero alle attività produttive industriali, alla piccola e media industria, all'artigianato, con conseguente incremento dell'occupazione e diminuzione del costo della vita. La zona franca integrale

sarebbe aperta a qualsiasi paese, aderente o no al M. E. C., e specialmente a quelli più importanti per i traffici triestini verso i quali attualmente i porti nordici esercitano la loro concorrenza.

Nell'attuale situazione, Trieste viene colpita anche dalla molto limitata franchigia doganale per contingenti e per qualità, di cui beneficia la vicina Gorizia e la crisi che, per tali ragioni, investe per esempio l'industria dolciaria triestina, non ha trovato finora da parte del Governo alcun compenso neanche parziale o provvisorio.

In via provvisoria, fino alla istituzione della zona franca integrale, noi riteniamo giusto che il Governo assicuri almeno la istituzione dei punti franchi nel comprensorio del porto industriale, ripetutamente sollecitata da più parti, ma sempre ancora « allo studio » dei Ministeri competenti. Questo provvedimento favorirebbe l'investimento di notevoli capitali (già prospettato da alcune grandi aziende estere e nazionali), non implicherebbe alcun provvedimento finanziario statale né alcuna rinuncia a gettiti, dato che attualmente questi gettiti non esistono, mentre darebbe incremento a stabili correnti di traffici industrializzati, a nuove fonti di reddito e di occupazione. I prospettati investimenti supererebbero già i 25 miliardi, ma, di fronte ad un'attesa eccessivamente lunga del provvedimento legislativo necessario, potrebbero trovare più conveniente l'orientamento verso altri porti.

Non posso trascurare ancora un argomento, strettamente connesso ai traffici triestini: quello riguardante i punti franchi gestiti dall'azienda dei magazzini generali. Escludendo dal computo dei traffici attraverso i punti franchi i petroli, nel 1958 si è avuta una contrazione del 58 per cento sul movimento di merci.

La tariffa generale dell'azienda è bloccata, dal 15 luglio 1956, per permettere al porto di resistere alla concorrenza. Però l'azienda stessa deve sostenere l'onore della diminuzione di altri introiti, concedendo, a spese del suo bilancio, abbuoni sulle proprie tariffe, franchigie di magazzinaggio (che per certe voci merceologiche arrivano fino a 3 mesi di esenzione).

La manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti portuali, le spese per il personale che vi è addetto, la gestione del servizio ferroviario nell'interno del porto (che rappresenta quasi il 75 per cento del disavanzo aziendale), comportano un onere di quasi 900 milioni di lire (detratto il contributo versato

dal Ministero dei lavori pubblici) per il quale il Commissariato generale del Governo ha deciso una integrazione di circa 500 milioni, dei quali però alla fine del 1958 erano stati versati molto meno della metà, sicché l'azienda fu costretta a ricorrere ad un mutuo.

Già nel febbraio 1959 il Comitato tecnico interministeriale ha riconosciuta valida la richiesta dei M. M. G. G. che le ferrovie dello Stato assumano a proprio carico le spese per i servizi di manovra, la manutenzione ed illuminazione del servizio ferroviario nell'interno del porto, ma ancora non è stato concluso un provvedimento in questo senso.

Da una risposta che ho ricevuto dal ministro della marina mercantile risulta che una commissione composta da rappresentanti di questo Ministero e di quello dei trasporti sta elaborando un piano per la riorganizzazione dei servizi ferroviari nel porto, ma per assicurare possibilità di sviluppo agli impianti portuali il Governo dovrebbe contribuire alla manutenzione completa dei porti, sopperire alle spese per la funzionalità delle dogane e alle agevolazioni tariffarie e alle franchigie di magazzinaggio cui l'azienda attualmente fa fronte con grande difficoltà.

Dicevo prima che per fare rinascere l'emporio triestino — come si dice essere negli intenti del Governo nella relazione sul bilancio degli affari esteri — occorre un orientamento economico-politico nuovo, una visione più ampia dei rapporti internazionali. Occorre uscire dalla posizione di subordinazione agli interessi economici e politici americani e svolgere una propria politica nazionale, una politica nella quale si dimostrano più capaci di noi tutti gli altri paesi, ivi compresi quelli cosiddetti occidentali. Che cosa può sperare Trieste per i suoi traffici fintanto che il Governo segue una politica di limitazione agli scambi commerciali con tutti quei paesi che costituiscono il retroterra naturale del porto triestino? Fintantoché il Governo continua, per esempio, a fare la politica dello struzzo per non riconoscere l'importanza della repubblica popolare cinese?

I paesi che più direttamente interessano i traffici triestini sono quelli dell'Europa centrale ed orientale da un lato e quelli dell'oltremare e specialmente del medio ed estremo oriente dall'altro. È davvero una triste coincidenza che proprio verso questi paesi appaia tanto grande disinteresse da parte governativa italiana, per non dire, come sarebbe più esatto, tanta assurda ostilità, tanti preconcetti di indole politica, che sono in opposizione all'interesse nazionale e si ispirano

esclusivamente alla politica più retriva degli ambienti monopolistici americani.

A soffrire di tale atteggiamento, lo ripeto, non è soltanto Trieste, ma l'intero paese. Trieste, tuttavia, è la città più colpita, in modo diretto. D'altronde ritengo utile sottolineare che non soltanto da parte comunista, ma da ogni settore politico — e l'intervento del senatore Bertone, democratico cristiano, nella discussione su questo bilancio ne è un significativo esempio — purché si guardino le cose così come stanno, si riconosce che occorre mutare politica nei confronti di paesi importanti come l'U. R. S. S. e la Cina, come pure verso i paesi sottosviluppati dell'Africa e dell'Asia, verso i quali il campo economico socialista conduce oggi una politica commerciale intensa che corrisponde alle esigenze di questi paesi e dove noi invece, malgrado qualche espressione di buona volontà, siamo assenti o quasi.

Il campo economico socialista ha avuto, nell'ultimo decennio, un incremento medio della produzione industriale globale annua dell'11 per cento, contro un incremento medio del 3 per cento nel resto del mondo. Eppure, nell'anteguerra i territori corrispondenti all'attuale campo economico socialista rappresentavano quasi il triplo dell'attuale percentuale negli scambi commerciali del nostro paese.

Con una monotonia che assume addirittura aspetti esasperanti, nelle nostre discussioni parlamentari, da anni, si ripetono sempre le stesse, trite giustificazioni a questo andamento contro corrente rispetto agli sviluppi dell'economia internazionale. Si insiste cioè, così come si fa nella relazione che stiamo discutendo, che con i paesi ad economia socialista non si possono sviluppare proficui rapporti commerciali perché l'apparato produttivo nei paesi in questione è monopolio di Stato, perché in essi vengono predisposti piani pluriennali, che hanno mutato le tradizionali correnti di scambio, perché vengono preferiti determinati acquisti, perché sussistono difficoltà di concordare i mezzi di pagamento con le merci da essi preferite. È stato più volte detto da parte nostra che queste non sono tutte difficoltà e ricordo qui che l'allora ministro Carli ha sottolineato, anzi, che era necessario orientarsi verso il commercio con le economie pianificate proprio perché più stabili, meno soggette a scosse. Ma, anche di fronte a quelle che potevano essere difficoltà all'inizio, come si sono regolati e si regolano tutti gli altri paesi, anche tra i cam-

pioni dell'occidentalismo? Le hanno superate, le superano tutti, dagli Stati Uniti alla Germania occidentale, dall'Inghilterra ai paesi del nord Europa, perché tutti si sono resi conto che ignorando la realtà del mondo socialista non si fa che il proprio danno.

Molte volte sono stati qui citati da parte nostra gli effetti dell'*embargo* di questa o quella merce da parte del mondo cosiddetto occidentale, che negava all'U. R. S. S. nichel o alluminio, alla Cina penicillina o acciaio e si trova ora a vedere questi paesi esportare anche quelle merci che in breve lasso di tempo sono divenute parte importanti nella produzione dei paesi socialisti.

Si può forse ignorare che, rispetto all'anteguerra, l'Unione Sovietica ha sestuplicato il suo commercio estero, passando dal sedicesimo al sesto posto sul mercato internazionale con un valore di 33 miliardi di rubli oro (più che otto miliardi di dollari!) e che l'U. R. S. S. è divenuta la seconda potenza nella produzione industriale mondiale?

Gli altri paesi, dicevo, hanno fatto tesoro dell'esperienza e vediamo così gli stessi Stati Uniti interessati a scambi commerciali con l'U. R. S. S., l'Inghilterra impegnata in un accordo quinquennale con l'U. R. S. S., e con esportazioni cospicue in Cina; la Germania occidentale che dal 1957 ha sviluppato notevolmente l'esportazione e l'importazione con la Cina tanto che Amburgo dispone di ben 21 linee regolari con la Cina. Il Canada e l'Australia hanno cospicue esportazioni in Cina in cambio di merci che utilizzano su altri mercati in Europa. Oltre l'80 per cento degli scambi cinesi sono diretti verso i paesi socialisti e verso i paesi sottosviluppati dell'Africa, dell'Asia, dell'America latina, ma i traffici con l'occidente sono indubbiamente in crescente sviluppo.

A quale punto siamo noi? I dati che presentate oggi dimostrano che, rispetto al 1957, c'è una riduzione lieve nelle importazioni ed un lieve aumento nelle esportazioni per quanto riguarda il valore degli scambi con i paesi ad economia socialista; in percentuale, rispetto al totale degli scambi, nazionali, si rileva un misero aumento dal 3,1 al 3,6 per cento nelle importazioni e un ancor minore aumento dal 4,5 al 4,8 per cento nelle esportazioni. Possiamo anche registrare aumenti lievissimi negli scambi con l'Albania, la Cecoslovacchia, la Germania Orientale, la Polonia, accanto a qualche diminuzione con la Romania, l'Ungheria e l'U. R. S. S. Possiamo anche constatare un

raddoppiamento negli scambi con la Cina. Ma quale significato hanno queste modificazioni quando si rimane su percentuali tanto infime rispetto al volume e al valore degli scambi totali?

Il raddoppio degli scambi con la Cina ci fa pensare all'assurdità dell'atteggiamento di chi gongola per un anche cospicuo aumento percentuale partendo da un valore insignificante e tale appare ancora l'ordine di misura degli scambi con un paese dell'imponenza della Cina. Da ogni parte del mondo giungono continuamente in tutti i paesi ad economia socialista e particolarmente nell'U. R. S. S. e nella Cina, delegazioni ufficiali di paesi ad economia capitalistica che stipulano contratti, accordi commerciali, studiano attentamente ogni possibilità di scambio.

Il Governo italiano no, non cerca clienti; sembra attendere che tutti questi paesi crollino da un momento all'altro o supplichino qualche scambio commerciale, pronti a subire sgarberie o ad accettare qualsiasi condizione, come se a trarre vantaggio da questi scambi fossero soltanto loro. I fatti, al contrario, dimostrano che tutti gli altri camminano anche senza di noi, anzi ci fanno grande concorrenza sul mercato internazionale. Non è indice di un atteggiamento saggio il ricorrere a questi paesi soltanto quando si ha l'acqua alla gola. Quando sono avvenuti fatti gravi come quello di Suez, quando mancava petrolio si è ricorsi all'U. R. S. S. e anche all'Albania, si è offerto zucchero alla Romania. In quei momenti ci si accorse che, malgrado il monopolio di Stato, malgrado i piani quinquennali e tutte le altrettanto proclamate difficoltà, si può ottenere quanto urge. Passato il momento di emergenza però si rituffa la testa nella sabbia e si modifica persino la geografia dell'Europa, dell'Asia, per non scorgervi i paesi il cui sviluppo gigantesco si preferisce ignorare.

Nella relazione su questo bilancio, al Senato, si indicava che « la Cina merita la massima attenzione » e nella relazione sul bilancio degli affari esteri alla Camera si è detto che « è difficile ignorare ufficialmente l'esistenza di un paese la cui popolazione rappresenta circa un quinto dell'intera popolazione del mondo; ma poi si è concluso con l'affermazione del senatore Bo: « Il Governo non ha nulla in contrario ad instaurare rapporti commerciali con la Cina ». È molto poco « non avere nulla in contrario », ma in effetti appare che si deve avere parecchio in contrario, perché altrimenti le difficoltà

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 LUGLIO 1959

che si sollevano a giustificazione sarebbero state bell'e superate e non si starebbe ancora a commentare quella famosa delegazione Guglielmone che per la Cina non è mai partita e non si parlerebbe appena di iniziali contatti con la delegazione cinese a Berna e di « studi » per l'apertura di un ufficio commerciale a Pechino!

Permettetemi, onorevoli colleghi, di esprimere, a conclusione del mio intervento, ancora un richiamo al Governo sulle gravi responsabilità cui esso va incontro per la mancanza di una visione realistica della situazione internazionale e delle sue prospettive.

Si tratta di rendersi conto che tutto l'insieme dei paesi socialisti progredisce a ritmo rapidissimo nella produzione e nella capacità commerciale. Gli errori che sono stati commessi dal mondo capitalistico nei confronti dell'U. R. S. S. si ripetono oggi da parte del nostro paese nei confronti dei numerosi altri nuovi paesi ad economia socialista, e risultano particolarmente evidenti nei confronti della Cina che, si voglia o no, oggi produce ed esporta trattori, autoveicoli, macchine da cucire, valvole televisive e tubi elettronici, motori, microscopi, ed ha raggiunto il quinto posto nella produzione dell'acciaio.

Gli scambi dei paesi dell'Europa centrale ed orientale, della Germania e degli altri paesi europei sono diretti in notevole misura verso l'oriente, i paesi asiatici e africani, l'America latina. Buona parte di questo traffico potrebbe passare per un porto italiano, quello di Trieste. Ma, come abbiamo visto, tende a spostarsi sempre più verso altri porti per ragioni di facile concorrenza.

La politica nuova che noi proponiamo nel commercio estero nazionale darebbe all'intero paese nuove risorse, darebbe al porto di Trieste la possibilità di rinascere.

È assurdo onorevoli colleghi, parlare di « ritorno allo splendore dei tempi nei quali Trieste costituiva uno dei polmoni più vitali dell'Europa danubiana », dimenticando che l'Europa danubiana non è quella di una volta, non sta ferma, ma cammina e si sviluppa e si organizza mentre siamo noi a rimanere in attesa del verificarsi di miracoli per effetto del M. E. C. che invece non ha tardato a dimostrare tutti i rischi e i danni che comporta, soprattutto per la impreparazione e la mancanza di iniziativa che hanno caratterizzato il comportamento dei nostri governanti nell'affrontare questa impresa in condizioni di assoluta inferiorità nei confronti degli altri, molto più previdenti, componenti del M. E. C.

Nella relazione al bilancio del Ministero del commercio estero, a differenza anche di quello degli affari esteri, Trieste non viene nominata. Alla fiera internazionale che si è chiusa pochi giorni fa a Trieste, non si è rilevato l'interessamento diretto del Ministero del commercio con l'estero. Non è un caso che all'inaugurazione di quella fiera abbia presenziato un onorevole sottosegretario di Stato al Ministero dell'agricoltura e delle foreste, il quale, pur avendo espresso saggi giudizi sulla funzione di Trieste, non era il rappresentante del settore governativo più qualificato per una fiera che, per quanto abbastanza modesta, rappresenta un importante sforzo per ridare a Trieste la sua funzione di emporio internazionale e meritava quindi maggiore considerazione da parte del Ministero che si vanta di fare ogni sforzo per favorire manifestazioni nazionali ed internazionali atte ad incrementare il commercio estero.

DEL BO, *Ministro del commercio con l'estero*. Abbiamo fatto un gesto concreto: abbiamo dato dei contingenti fieristici eccezionali.

VIDALI. Non dico di no. Però il Presidente della Repubblica ha inaugurato la fiera di Milano e quella di Padova; il Presidente del Consiglio Segni ha inaugurato la fiera di Bari; a Trieste si è mandato il sottosegretario per l'agricoltura e le foreste!

Trieste meritava almeno un « gesto », come si indicava nel recente succitato articolo della *Presse*, che critica l'atteggiamento governativo italiano nei confronti di Trieste e dei suoi traffici con l'Austria.

In condizioni normali questo fatto poteva apparire come una insignificante *gaffe*, nelle condizioni attuali dei traffici triestini, nello stato d'animo in cui si trovano gli ambienti commerciali triestini, nel coro che, nella stessa occasione della fiera, si è levato da parte dei rappresentanti di numerose nazioni interessate al porto triestino e deploranti l'insufficienza dei provvedimenti governativi atti a ridare a Trieste la sua funzione, in queste circostanze l'assenza del ministro del commercio estero alla fiera di quest'anno appare non una *gaffe*, ma piuttosto una fuga di fronte alle proprie responsabilità o un simbolo di quella incomprendimento governativa verso Trieste che tanto amaramente viene fatta oggetto di critica.

Una volta, l'onorevole Spallino ha detto che i triestini dovevano mettersi il cuore in pace e che la loro era una città come le altre. Altre volte si è voluto, da parte anche di auto-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 LUGLIO 1959

revole esponenti del Governo, far passare per frutto di vittimismo e di campanilismo qualche atteggiamento di protesta o qualche rivendicazione.

I dati che ho citato spero valgano a dimostrare ancora una volta che la situazione del porto di Trieste è grave, e ad illustrare anche il vantaggio che il paese avrebbe da un porto triestino efficiente, le possibilità che esistono per renderlo tale, ed i provvedimenti che da Trieste vengono rivendicati. Ma, soprattutto, questi dati valgono a giustificare la nostra critica alla mancanza di iniziativa con cui si muove la politica economica governativa, in opposizione agli interessi nazionali, di fronte allo sviluppo della situazione internazionale in campo economico. (*Applausi a sinistra — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Mattarella. Ne ha facoltà.

MATTARELLA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, con questo mio breve intervento desidero richiamare l'attenzione della Camera e del Governo su alcuni aspetti della nostra politica del commercio con l'estero e su alcuni problemi strutturali della stessa. Mi pare opportuno che questo sia fatto nel momento in cui il decorso della nostra bilancia dei pagamenti ha assunto un ritmo più che confortante, nel momento cioè in cui la mancanza di preoccupazioni per la nostra situazione valutaria ci mette in condizione di poter esaminare con serenità e concretezza, direi anche con fiducia, per l'avvenire dei nostri scambi, i vari problemi di fondo di questo settore della nostra politica economica e sociale, che è certamente fra i fondamentali della vita nazionale. Che la bilancia dei pagamenti abbia assunto in questi ultimi due anni un'andamento veramente soddisfacente, è dimostrato dalle stesse cifre, le quali hanno, come poc'anzi ricordava l'onorevole Vedovato, una loro evidente eloquenza, soprattutto se teniamo presente che questa tendenza si è confermata in termini veramente incoraggianti anche nell'ultimo semestre di quest'anno. Infatti, in quest'ultimo semestre, se sono esatti i dati provvisori degli ultimi due mesi, la nostra bilancia dei pagamenti ha registrato un avanzo di 495 milioni di dollari portando le nostre riserve valutarie al 30 giugno 1959 a due miliardi e 717 milioni di dollari, toccando quindi un livello che non era stato mai raggiunto, negli ultimi anni, né nei decenni precedenti. È cosa questa che ci mette al sicuro da sorprese e da rischi e in condizione di poter dare un più intensificato ritmo

alla politica di sviluppo che è evidentemente condizionata nella sua espansione dalla bilancia dei pagamenti. Essa, in quest'ultimo periodo, ha avuto un miglioramento, oltretutto nelle varie partite correnti, soprattutto in quelle della bilancia commerciale, che è stato però determinato non tanto dall'incremento delle nostre esportazioni quanto dalla flessione delle importazioni. È questo un elemento che va meditato, il cui esame ci mette fortunatamente in condizione di poter escludere che la contrazione delle importazioni sia la conseguenza di un arresto delle nostre attività produttive anche se esso vi ha avuto pure il suo peso, fortunatamente però assai parziale.

Approfondendo i dati, infatti, possiamo constatare che tra le voci di importazione in regresso vi sono principalmente quelle degli acquisti dei prodotti cerealicoli, cosa che dimostra come l'attività produttiva del paese in questo campo si sia notevolmente sviluppata, mentre continuano ad essere stazionarie o addirittura in aumento le importazioni delle materie prime, segno — soprattutto se si tiene presente che l'approvvigionamento delle scorte è stato ridotto anche per la tendenza dei prezzi al ribasso nei mercati internazionali — che le nostre attività produttive continuano ad essere intense e con un ritmo, che non può che essere di soddisfazione e di fiducia per il popolo italiano.

Si nota, certo, una contrazione nella importazione dei macchinari, che sta a significare, che vi sono quanto meno delle perplessità, in alcuni ambienti imprenditoriali, per gli investimenti, ma, l'esame approfondito, non tanto della bilancia dei pagamenti nel suo complesso, che è più che confortante, ma degli aspetti particolari di quella commerciale ci porta alla conclusione che il suo miglioramento non è frutto della contingenza congiunturale, ma di un miglioramento sensibile delle strutture economiche del paese. Elemento questo che ci può far guardare con molta fiducia al nostro domani, mentre ci dà oggi la possibilità di esaminare con serenità, senza il pungolo e le strozzature delle situazioni di emergenza, che, con l'urgenza che pongono molto spesso determinano distorsioni nella valutazione dei fenomeni e nella ricerca dei rimedi, i nostri problemi, richiamandoci, nel momento in cui la tendenza della bilancia dei pagamenti è notevolmente favorevole, all'impegno e al dovere di fare tutto il possibile affinché essa non si rovesci. Ciò soprattutto perché le condizioni del paese, i problemi che urgono nel campo sociale per molte delle sue zone ed in maniera par-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 LUGLIO 1959

ticolare per quelle meridionali, ci pongono nella necessità e nel dovere politico e morale di intensificare e di spingere la politica di sviluppo. E una politica di sviluppo non può non determinare un aumento sensibile delle importazioni. Una politica di sviluppo, senza un incremento delle importazioni, non è concepibile, non soltanto perché mancherebbe degli strumenti obiettivi essenziali per la sua realizzazione, ma anche perché eventuali limitazioni alle importazioni, determinerebbero rischi e pericoli molto gravi per la stabilità della moneta, per la pressione inflazionistica che una non adeguata disponibilità di beni non solo di carattere strumentale, ma anche di consumo, fatalmente determinerebbe.

E allora, se la politica di sviluppo si impone e con più accentuato ritmo, per essere conseguita con sempre maggiore rapidità e larghezza, in proporzione e in riferimento alle esigenze e alle urgenze del paese, è necessario che in previsione della fatalità di un nuovo incremento nelle nostre correnti di importazione, poniamo le premesse perché esso non modifichi la tendenza attuale della nostra bilancia commerciale e soprattutto di quella dei pagamenti. E questo non soltanto per dare una possibilità concreta e tranquilla alla nostra politica di espansione economica di realizzarsi, ma anche perché, come accennavo, dobbiamo preoccuparci di mantenere salda la nostra politica monetaria.

Se costituisce pericolo di slittamento verso l'inflazione una politica di sviluppo senza adeguate contropartite in importazione, costituisce ugualmente un pericolo per la stabilità della moneta, una politica di larga importazione che non abbia la contropartita alla esportazione o proporzionati compensi nelle altre partite correnti della bilancia dei pagamenti.

È chiaro, infatti, che una bilancia dei pagamenti strutturalmente deficitaria è uno degli elementi di maggior debolezza della struttura economica di un paese ed uno dei maggiori pericoli per la saldezza della sua politica monetaria.

Quale è quindi l'imperativo del momento e del domani vicino e lontano? Puntare sulle esportazioni. È questa, onorevole ministro, la parte centrale del mio intervento. Puntare sull'esportazione, come del resto ha rilevato nella sua pregevole relazione l'onorevole Dal Falco, il quale ha offerto alla Camera un quadro completo della nostra politica degli scambi e delle varie correnti della nostra esportazione nei vari paesi.

È questo l'aspetto preminente non del bilancio del Ministero del commercio con l'estero soltanto, ma della nostra politica economica. E se di una cosa dobbiamo tutti dolerci è che questo, che è il *punctum saliens* della nostra economia e una delle condizioni della sua espansione, la speranza prima e concreta per la soluzione dell'angoscioso problema della disoccupazione, molto spesso non è tenuto sufficientemente presente come uno degli aspetti di maggior rilievo della nostra politica economica e del nostro impegno. Uno dei suoi aspetti fondamentali è di carattere generale. Puntare sulle esportazioni significa, infatti, mettere la nostra produzione in condizioni di sicura competitività nei mercati internazionali. L'esigenza ed il dovere che ne discendono è quella di ridurre i costi di produzione. È un problema che riguarda non solo la politica del Ministero del commercio con l'estero ma tutta la politica economica e finanziaria del paese ed esso, bisogna riconoscerlo, è seguito da questo Governo, come dai precedenti, con molta consapevolezza e con molta decisione. Ma è problema che dobbiamo tenere sempre presente tutti, ambienti governativi e parlamentari, imprenditoriali e sindacali, come essenziale per la vita del paese.

L'aumentata produttività, che è destinata naturalmente a ridurre i costi, deve essere destinata in gran parte a ridurre i prezzi, non deve essere assorbita da un maggiore rendimento del capitale e da una maggiore retribuzione salariale. Se questo avvenisse, avremmo sì conseguito delle conquiste tecniche di notevole rilievo, ma non avremmo conseguito i vantaggi di carattere economico che ne dovrebbero derivare: ridurre i costi per ridurre i prezzi, non soltanto nel mercato interno, ma anche nel mercato internazionale. Ed è appunto nella riduzione dei prezzi che sta il segreto per una sempre maggiore espansione produttiva, perché essa crea attraverso un più largo assorbimento interno ed estero, una maggiore possibilità e necessità di produzione e quindi un più intenso assorbimento di manodopera.

Una delle direttrici da seguire per affrontare concretamente il problema della disoccupazione sta proprio in questa politica, che va decisamente inquadrata nei problemi della nostra espansione commerciale all'estero.

Ma a proposito (ed è questo l'aspetto strutturale al quale intendevo accennare) di questa espansione, di una nostra intensificata presenza nei mercati internazionali devo constatare con amarezza che spesso ci rincorriamo tra propositi e soluzioni che si delineano,

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 LUGLIO 1959

si intravedono, ma che purtroppo non si realizzano.

Oggi noi siamo presenti nei mercati del mondo — ed è questo un elemento di orgoglio nazionale in questo tormentato periodo del dopoguerra — non più soltanto con la nostra tradizionale esportazione di beni di consumo, ma con una esportazione ormai imponente di beni strumentali e di prodotti finiti, che ci ha posto in molti mercati del mondo in posizione di grande prestigio e vittoriosa competitività con altri paesi di più antica e di maggiore tradizione industriale del nostro. D'altra parte è nostro dovere lavorare per aumentare ulteriormente questa nostra presenza, renderla più stabile e consolidarla. Possiamo farlo anche perché vi sono motivi di carattere morale e politico che favoriscono le possibilità della nostra penetrazione. Ci presentiamo nei mercati del mondo con una esperienza tecnica e un'attrezzatura produttiva che è ragione oramai di grande ammirazione, che ci hanno messo e ci mettono in condizioni di poter affrontare la concorrenza di stati industrialmente ricchi di maggiore esperienza e di maggiori attrezzature produttive di quel che ancora non abbiamo noi.

Se siamo riusciti a vincere molte gare internazionali è segno che la nostra produzione si presenta sul mercato internazionale come produzione di pregio oltre che competitiva. Abbiamo però una carta politico-morale che ci consente di poterci più largamente far posto ed è la nostra posizione politica di nazione senza domini coloniali, di paese di grandi tradizioni di civiltà e ad un tempo di moderna capacità tecnica, ma di modesto potenziale economico e militare, che non crea quindi gelosie ed allarmi presso i vari paesi, soprattutto presso quelli che si affacciano ora come Stati sovrani nella vita internazionale.

È questa una posizione di grande vantaggio per le nostre attività commerciali, per la nostra possibilità di penetrazione, costituendo essa un elemento favorevole e positivo al servizio della nostra politica degli scambi.

Bisogna però che questa politica e le attività che la servono siano svolte con razionalità, organicamente. Le nostre attività di esportazione si sono svolte per il passato molto spesso alla bersagliera, talvolta con ritmo discontinuo, perché, tranne rari casi, senza una organizzazione capillare ed un'attività continua ed organica, paziente e razionale. E le imprese italiane che questa attività continua, razionale ed organica sono riuscite a realizzare in questi anni, hanno

potuto constatare, con i notevoli successi conseguiti, quali sono le possibilità di penetrazione dei nostri prodotti, della nostra produzione così vivamente apprezzata in molti mercati internazionali, come ad esempio quello statunitense e venezolano.

È necessario che su questa via i nostri imprenditori siano spinti e guidati, come in verità è stato sempre fatto dal Ministero del commercio con l'estero. Ma è anche necessario e doveroso che il primo esempio lo dia lo Stato: è questo il rilievo sul quale desidero richiamare l'attenzione degli onorevoli colleghi, non dico l'attenzione del ministro, perché so con quanto impegno egli lavora in questa direzione, di fronte alle difficoltà obiettive — debbo anche riconoscerlo — che anche spesso vi si frappongono. È necessario, dicevo, che lo Stato dia per primo l'esempio; e deve darlo sviluppando innanzi tutto le sue attrezzature, potenziando ad esempio quegli organici degli addetti commerciali dei quali si parla da tanti anni, e che purtroppo sono ancora modesti e insufficienti e sproporzionati ai nostri nuovi bisogni ed alla nuova tecnica degli scambi internazionali.

La Camera sa che il problema ha un aspetto di fondo, che si riferisce alla competenza ministeriale nell'orbita della quale gli addetti commerciali dovrebbero muoversi: Ministero degli affari esteri o Ministero del commercio con l'estero? Attorno a questo problema si è discusso per anni, senza arrivare ad una soluzione, ma mantenendo l'attuale stato di fatto.

A mio avviso, quello che interessa è che i ruoli stessi vengano allargati e le attività potenziate ed allargate con modalità che consentano la possibilità di un immediato reclutamento. Perché il ritardo ormai di vari anni nel quale ci troviamo è già assai pregiudizievole, ed un ritardo ulteriore lo sarebbe ancora di più.

Ho una idea personale, che non spero possa essere facilmente attuata, ma che comunque desidero esporre alla Camera ed all'onorevole ministro perché vogliano valutarla, se non per oggi, per il futuro. Penso che gli addetti commerciali dovrebbero ritornare al Ministero del commercio con l'estero, non solo per una maggiore e più diretta vicinanza e contatto col Ministero preposto alla politica degli scambi internazionali ed al quale sostanzialmente sono tuttora collegati, quanto perché penso che essi potrebbero non far parte di un ruolo autonomo: dovrebbero essere inseriti in un ruolo promiscuo del personale del Ministero del commercio con

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 LUGLIO 1959

l'estero, così come i nostri diplomatici fanno parte di un unico ruolo per le attività interne del Ministero e per le rappresentanze all'estero. Dovrebbe esserci, fra le attività interne del Ministero e le attività da svolgere all'estero, la stessa osmosi ed endosmosi.

Non è facile che i funzionari che stanno al Ministero possano conoscere e seguire la concreta situazione e la continua evoluzione dei vari mercati. Questo vien fatto soltanto da alcuni dei maggiori responsabili che spesso si recano ad'estero, ma sarebbe auspicabile che essi venissero seguiti direttamente da tutti o quasi attraverso una presenza ciclica nelle varie sedi internazionali e sarebbe altresì auspicabile che quanti vanno a rappresentare il nostro paese nel settore commerciale e a dirigere i nostri uffici all'estero passassero di tanto in tanto alcuni periodi al Ministero per poter seguire in posizione ravvicinata, e quindi con conoscenza più diretta e con consapevolezza più approfondita, la situazione e i progressi del nostro mondo economico e delle strutture produttive del nostro paese, che fortunatamente si vanno sempre più sviluppando e ammodernando, con una evoluzione che non sempre può esser seguita adeguatamente da lontano.

È un'idea che potrebbe essere peregrina, questa, ma che ho creduto doveroso comunicare alla Camera, convinto che, anche se non è un problema di immediata soluzione, possa meritare di esser considerata come un contributo modesto, ma appassionato alla soluzione del grave problema.

Ma quello che mi preme sottolineare e sul quale desidero rinnovare un pressante appello al Governo, è l'aspetto urgente del problema: il potenziamento e l'aumento degli organici dei nostri addetti commerciali, che sono assolutamente inadeguati alle nostre esigenze. Ed è veramente amaro dover constatare che essi sono molto più modesti di quelli di parecchi paesi industrialmente e commercialmente meno importanti del nostro.

V'è, accanto a questo problema del personale, che è preminente, anche un aspetto di carattere strumentale che mi pare vada pure considerato: quello dell'attrezzatura dei nostri uffici. Non mi riferisco soltanto al problema delle sedi e alla loro dignità, che pure merita di essere considerato, perché v'è un problema di prestigio nazionale che non va né sottovalutato né trascurato, ma mi riferisco anche alla loro attrezzatura tecnica e finanziaria, per consentire a questi nostri rappresentanti che dovunque si moltiplicano

con grande spirito di abnegazione e di sacrificio di poter lavorare e muoversi con rapidità e con tempestività; elementi che nel campo commerciale sono essenziali e possono essere spesso decisivi e determinanti.

Occorre adeguare gli strumenti del loro lavoro, alla importanza del loro compito e, molto spesso, alla imponenza territoriale dei paesi nei quali operano.

Ricordo che, durante la mia permanenza al Ministero che ella, onorevole Del Bo, dirige con tanta passione e con tanta competenza, mi sono trovato in alcuni grossi paesi: tra gli altri per citarne solo due, nel Messico e in India e ho dovuto constatare come l'immensità territoriale, indipendentemente dal peso normale dei compiti di istituto, soverchiava fatalmente qualunque impegno e gli sforzi i più generosi.

Come è pensabile, ad esempio, che nell'India, vasta quanto la nostra Europa, possano le nostre attività commerciali essere seguite dirette e sospinte da un solo addetto commerciale che sta a Nuova Delhi coadiuvato solo da due subalterni? E l'addetto commerciale che io sollecitavo, in occasione di quella visita, a recarsi più spesso non solo a Calcutta e Bombay, ma anche a Madras, e in altri centri del sud, doveva dolorosamente dirmi che di viaggi del genere ne aveva fatti, ma li doveva fare molto raramente non soltanto per le difficoltà di carattere finanziario, ma anche perché, allontanandosi, l'ufficio finiva per essere senza un funzionario che lo dirigesse.

Sono delle situazioni anacronistiche! Compromettiamo possibilità di maggiori vendite e quindi di maggior lavoro per lesinare qualche miliardo (perché non si tratta di più di questo) per il commercio con l'estero, che rappresenta uno dei settori di maggiore rendimento, e che certamente darebbe non soltanto notevoli vantaggi all'economia nazionale, ma anche allo stesso erario, che si rifarebbe sicuramente dei pochi miliardi che dovrebbe mettere a disposizione, attraverso le imposte conseguenti all'incremento produttivo determinato dall'espansione dei traffici.

E debbo confessare che ho notato con grande disappunto che sui 300 miliardi del prestito non è prevista neanche l'assegnazione di qualche centinaio di milioni al Ministero del commercio con l'estero per l'incremento delle esportazioni. Tutte le varie opere alle quali quei 300 miliardi saranno destinati hanno una grande importanza, ma quando si parla di impulso produttivo, anticongiunturale, non si possono trascurare le esportazioni, perché non vi è attività anti-

congiunturale di maggiore rilievo e di maggiore rendimento di quella del loro incremento.

Spero che, o sul prestito o attraverso altre fonti, si possano impinguare le voci del bilancio che — devo riconoscerlo — ha avuto per lo esercizio nuovo, al quale ci si riferisce, alcuni aumenti degni di apprezzamento e di encomio, ma che sono ancora sempre piccola e modesta cosa. Gli impegni, i doveri e le possibilità (perché di impegni e di doveri in rapporto alle possibilità dobbiamo parlare) del Ministero, sono molteplici. Non devo qui elencarli, anche perché ne ha fatto un accurata rilevazione nella sua pregevole relazione l'onorevole Dal Falco: mostre, studi di mercato, missioni all'estero, missioni estere all'interno, sono tutte iniziative che, potenziate, rappresentano vari e altrettanti pilastri nella politica di espansione dei nostri scambi. Ma essi non bastano e perciò ritorno al punto cui accennavo poc'anzi, all'aumento degli addetti commerciali e al potenziamento degli uffici I. C. E. all'estero, perché le, mostre, le fiere, sono elementi provvidi, necessari per la conoscenza della nostra produzione, sono l'opera di seminazione. Ma ci vuole chi raccoglie, chi rimanendo nei mercati internazionali, dove l'opera di penetrazione e di divulgazione deve effettuarsi, possa consigliare, sollecitare, aiutare i nostri esportatori ed imprenditori, ed anche sollecitare e consigliare gli importatori del posto. E tutto questo deve essere affidato, come accennavo, ai nostri rappresentanti commerciali, agli uffici I. C. E., tanto benemeriti, ed ai titolari delle varie attività imprenditoriali. Queste, purtroppo, non sono tutte in condizione di poter affrontare e sostenere organizzazioni strutturali di tanto peso e costo. Ed è qui che deve entrare in funzione l'azione animatrice e di propulsione del Ministero, che deve spingere gli operatori economici ad associarsi ed a consorzarsi, ove è opportuno. Vi sono delle esperienze concrete e veramente rassicuranti al riguardo: esse stanno a testimoniare, con i successi che hanno potuto conseguire, della bontà di questa tesi e della necessità di questo sforzo. Alcune grandi imprese ed anche alcune medie imprese, che io stesso conosco e che ho avuto occasione di ammirare (non è il caso di nominarle qui) avendo saputo creare questa impalcatura, sono ora tra gli esportatori di maggiore importanza nei vari mercati. Quando si pensa ad esempio che molti di questi operatori del settore meccanico hanno saputo consolidare la loro penetrazione, non solo in paesi sottosviluppati,

ma negli Stati Uniti, in Francia ed in altri paesi di larga tradizione industriale, vi è da guardare ad essi con ammirazione e qualche volta addirittura con meraviglia, oltre che con senso di gratitudine. Ma possiamo essere certi che questi risultati non sono consequenziali soltanto ad un'attività produttiva di alto valore tecnico, ma anche ad una grande attrezzatura e strutturazione di carattere commerciale. Non è sufficiente, infatti, all'interno come all'estero, saper produrre, bisogna anche saper vendere. E le vendite all'estero postulano capacità e sacrifici maggiori di quanto non sia necessario all'interno. È per questo che lo Stato e in particolare il Ministero del commercio con l'estero, preposto alla rappresentanza ed alla tutela dell'interesse della collettività in questo settore, si devono fare carico di offrire agli esportatori il loro doveroso aiuto.

Ma il Ministero del commercio con l'estero deve disporre per compiere tale preziosa opera dei mezzi necessari senza dei quali non può assolvere alle sue principali funzioni di istituto.

Se una siffatta attività sarà svolta e realizzata con il ritmo che tutti auspichiamo e con la disponibilità, se non larga almeno adeguata, dei mezzi necessari, potremo sperare in una intensificazione del nostro interscambio. Il suo sviluppo è un dovere di solidarietà umana, cristiana e sociale, che interessa la bilancia dei pagamenti per il suo favorevole andamento, ma che interessa soprattutto tutta la vita produttiva e del lavoro, perché dal suo adempimento può e deve derivare una maggiore possibilità di lavoro per il nostro popolo.

Se così faremo, potremo anche affrontare con fiducia e serenità la situazione nuova legata a due grandi eventi, l'uno che possiamo definire storico, il M. E. C., l'altro di grande impegno finanziario e monetario, la dichiarazione di convertibilità.

Se quanto ho accennato costituisce un dovere per uno Stato moderno nella normalità dello svolgimento degli scambi, lo diventa in termini improrogabili ed urgenti quando esso si trova sulle soglie di una nuova grande esperienza storica ed economica, come il M. E. C., che avrà i suoi vantaggi anche se comporta dei rischi per la nostra economia e che con la convertibilità è entrato in una coraggiosa nuova fase di liberalizzazione del movimento dei capitali, sia pure limitata ai non residenti, che però comporta un maggior dovere degli imprenditori, la cui capacità competitiva deve essere ulteriormente sollecitata.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 LUGLIO 1959

Perché la convertibilità, come la liberalizzazione degli scambi, impone che la capacità concorrenziali siano portate all'estremo. Ma i due fatti comportano da parte dello Stato l'assolvimento delle sue principali responsabilità: l'incoraggiamento e l'aiuto ai privati, agli imprenditori e agli esportatori, ma anche l'irrobustimento dei suoi organismi e delle loro ramificazioni strutturali nei vari paesi del mondo, dove siamo già presenti, ma dove dobbiamo esserlo in misura sempre più larga e impegnativa. Desidero approfittare dell'occasione che mi si offre, parlando in questo bilancio, per associarmi al rilievo ottimistico e all'apprezzamento positivo che ha fatto il relatore delle recenti misure di ulteriore liberalizzazione disposte verso l'area del dollaro.

Nel momento in cui, con l'inizio del mercato comune, ci esponiamo a una più larga politica di scambi e quindi a un maggior dovere di competitività e nel momento in cui oggi diventano più pressanti in conseguenza della convertibilità, era chiaro che dovessimo mettere i nostri produttori in condizione di potersi approvvigionare là dove il mercato offre migliori condizioni. E quindi questo ulteriore allargamento della lista dei prodotti liberalizzati, che formalmente si realizza con un restringimento della lista dei prodotti ancora a licenza, è stato un contributo positivo all'attività dei nostri imprenditori e un ulteriore passo lungo le linee di quella politica di ampio respiro che l'Italia ha perseguito in questi anni con coraggio, del quale non ha dovuto mai pentirsi, perché essi hanno certo favorito e spinto le nostre industrie al loro ammodernamento e affinato la capacità non soltanto produttiva ma anche commerciale delle nostre imprese.

A questo proposito vorrei fare una raccomandazione all'onorevole ministro. Quello che ella ha fatto con il provvedimento del 25 maggio mette il Governo italiano e mette lei in condizione di potere, con maggiore autorità e con maggior diritto, chiedere agli altri che si usi nei nostri confronti la stessa ampiezza di visuale e la stessa comprensione. Mi riferisco in modo particolare al mercato statunitense. Il *tarif-act* e il *trade agreement act* costituiscono se non un impedimento certo una remora e un motivo di scoraggiamento per molti nostri esportatori.

Anche in occasione di un mio viaggio a Washington ho avuto modo di richiamare la amministrazione americana su questo problema. Per dovere di lealtà (non soltanto improntato allo spirito di amicizia che con-

traddistingue i nostri rapporti con gli Stati Uniti d'America ma anche alla obiettività di fatti) non possiamo non rilevare che il governo statunitense è stato sempre molto severo nel valutare le richieste di protezione dei produttori americani.

D'altra parte la penetrazione su un mercato come quello statunitense, che ha particolari esigenze per la sua stessa ricchezza e vastità, richiede una speciale attrezzatura commerciale. Ora nessun esportatore osa affrontare le spese notevoli necessarie per la creazione di una struttura commerciale a largo raggio se sa in anticipo che, se le cose andranno male, il suo sforzo cadrà nel nulla, ed evidentemente con sue gravi perdite, ma se andranno bene potrebbe trovarsi di fronte a un ricorso dei produttori locali e a una eventuale stroncatura della sua attività esportatrice. Ora questa prospettiva rappresenta di per sé un elemento di scoraggiamento, che riduce sensibilmente le nostre iniziative e quindi le nostre possibilità di penetrazione in quel ricchissimo mercato.

Le misure adottate, con spirito concreto e positivo che veramente apprezzo, dall'onorevole ministro col suo decreto del 25 maggio scorso ci mettono in condizione di potere chiedere al Governo statunitense ulteriore comprensione nei confronti dei nostri esportatori e delle nostre attività economiche, che non possono svilupparsi con la auspicata rapidità e solidità senza adeguati sbocchi nei mercati internazionali.

Il passaggio alla convertibilità fra i non residenti (di piena convertibilità, è chiaro, non si può ancora parlare) rappresenta un passo di notevole rilievo compiuto dal nostro Governo, nella linea di uno sviluppo logico e consequenziale della politica di liberalizzazione che l'Italia ha perseguito, con grande coerenza e coraggio, in questo dopoguerra. Ma la situazione valutaria ci consente, forse, di fare ancora qualche altro passo in avanti.

Al riguardo mi permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sulla possibilità di dare, se non subito, in prosieguo, un completamento a quanto fatto fino ad ora, favorendo la libera circolazione dei capitali, giacché è certo che la politica degli scambi commerciali non può essere spinta ulteriormente in avanti senza che, correlativamente, si dia nuovo impulso alla politica della liberalizzazione dei capitali.

Vi sono indubbiamente dei rischi, ed è proprio per questo che io penso che la soluzione anche se positiva non possa essere immediata e perciò non faccio una proposta

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 LUGLIO 1959

all'onorevole ministro, ma desidero solo richiamare la attenzione sua e della Camera sul problema. Certo vi sono, dicevo, dei rischi. Ma essi quando si corrono in una politica non avventata, ma prudente e ad un tempo coraggiosa, affinano le strutture finanziarie e produttive e danno spinta e consapevolezza allo spirito di intraprendenza.

Tutto è naturalmente condizionato alla nostra capacità di espandere i traffici e di saper collocare attraverso lo sviluppo delle nostre esportazioni la nostra produzione e il nostro lavoro nel mondo. Tutto è anche condizionato alla nostra capacità di saperci inserire nella nuova situazione creando, più che creando, sviluppando attraverso una sana ed ordinata politica ulteriori elementi di fiducia nella saldezza della nostra economia e nella stabilità della nostra situazione finanziaria e monetaria, in modo da tradurre le misure di ulteriori liberalizzazione monetaria in vantaggi e non in pregiudizi per la nostra situazione. Sviluppando cioè e rafforzando correnti monetarie d'afflusso verso il nostro mercato e non di fuga dal nostro paese.

Non bisogna per altro dimenticare che le stesse esportazioni sono spesso condizionate, e comunque sempre facilitate, da rapporti e cointeressenze finanziari esteri e nazionali, che abbiamo quindi tutto l'interesse di sviluppare e di rafforzare.

Il collocamento del nostro prodotto e quindi del nostro lavoro nel mondo ha spesso un limite nella scarsa disponibilità di capitali, essendo da molti paesi condizionati gli acquisti da larghi crediti a lungo termine.

La nostra situazione economica non ci consente di poter largamente esportare i nostri capitali attraverso l'esportazione del prodotto venduto a credito ed a credito pluriennale. Mi sembra quindi che dovremmo riprendere quello che a varie riprese è stato suggerito e che io stesso ebbi occasione di sottoporre in determinati ambienti economici e finanziari internazionali qualche anno fa.

Bisognerebbe cioè considerare di nuovo la possibilità di operazioni triangolari, vale a dire la possibilità di operazioni d'esportazione del prodotto del nostro lavoro, finanziate da altri paesi che hanno possibilità di farlo, soprattutto verso i paesi sottosviluppati che si vogliono aiutare e verso i quali l'aiuto può essere concretizzato non in forniture gratuite, ma in forniture di beni a credito a lungo termine.

È uno degli aspetti più seducenti, anche se più difficile a realizzarsi, delle nostre pro-

spettive per il domani. Perché, molto spesso, ci troviamo di fronte ad ostacoli difficili a superarsi e che sono rappresentati non dai prezzi e quindi da una minore capacità concorrenziale della produzione italiana, ma dalla impossibilità di larghi crediti che altri paesi invece (come la Germania) largamente praticano a favore di paesi che hanno molto bisogno di forniture ma che hanno scarse disponibilità valutarie.

Se potessimo inserirci attraverso accordi e solidarietà, che sono stati recentemente auspicati anche da autorevoli uomini politici e finanziari stranieri, in un sistema di operazioni triangolari, potremmo trarne un contributo sostanziale e positivo per lo sviluppo delle nostre attività industriali attraverso lo sviluppo delle esportazioni.

Desidero ora accennare, e soltanto per gli aspetti pertinenti a questo bilancio, ad uno dei problemi di fondo della nostra vita nazionale: il problema del Mezzogiorno. Le prospettive di esportazione della produzione meridionale debbono essere delineate e potenziate come elemento di base della economia meridionale perché esse si pongono come elementi per una soluzione duratura e sostanziale e non occasionale e appariscente dei suoi problemi.

Lo squilibrio — è superfluo che lo ricordi, e perciò desidero solo accennarlo — tra l'economia del nord e quella del sud è uno dei tre grandi squilibri della nostra economia e della nostra vita sociale e civile.

Il primo è quello della bilancia commerciale, che fortunatamente si è andato sensibilmente attenuando: il grande squilibrio tra importazioni ed esportazioni era, fino a qualche anno fa, uno degli elementi di maggiore preoccupazione della nostra struttura economica e del settore finanziario e monetario. Il secondo è quello tra disponibilità di capitali e disponibilità di mano d'opera: squilibrio notevole che è alla radice delle difficoltà con cui ci muoviamo per i nuovi investimenti e nel processo di assorbimento della mano d'opera disoccupata, che grava, anche attraverso l'endemico stato di sottoccupazione, sulle zone meridionali e soprattutto delle grandi città del Mezzogiorno continentale e insulare. Il terzo squilibrio è quello al quale sto accennando: il grande divario fra l'economia delle regioni del nord e quella delle regioni del sud.

Sono i vari aspetti di una poliedrica situazione, ma di essi l'aspetto più inquietante sotto il profilo umano, morale e sociale, è certamente quest'ultimo.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 LUGLIO 1959

Sono tre fenomeni interdipendenti se non interamente nelle cause, sicuramente nei mezzi e negli sforzi che vanno approntati ed affrontati per risolverli.

Ho già detto che non porrò il problema in termini generali, perché farlo in questa sede sarebbe fuori luogo: desidero soltanto brevemente accennare agli aspetti peculiari delle esportazioni meridionali che sono costituite fino ad ora in massima parte dai prodotti ortofrutticoli ed agrumari. Sul problema desidero richiamare l'attenzione del Governo che deve seguirlo nel suo ciclo completo, che va dalla produzione al collocamento nei mercati esteri. Tale esportazione è una delle tradizionali correnti di scambio del nostro paese, che ne ha sempre tratto notevoli vantaggi valutari, che però si va facendo sempre più difficile in questi ultimi anni, in conseguenza della presenza di altri paesi produttori ed esportatori; presenza agguerrita e fortemente competitiva.

Penso che il Governo — come del resto ha già fatto negli anni passati e come sta facendo — debba porre particolare attenzione a questo settore, non limitandola però al settore di specifica competenza del Ministero del commercio con l'estero. Vi sono aspetti del problema che interessano l'agricoltura perché riguardano la produzione, per la quale direttive e consigli concreti e aggiornati debbono essere tempestivamente dati.

Vi è da considerare con un certo sgo-mento il fatto, ad esempio, che in parecchie regioni meridionali, in Sicilia come in Sardegna, si continua a fare piantagioni agrumarie di tipo non rispondente alle richieste e al gusto dei paesi compratori.

V'è quindi un primo dovere di assistenza e di direttiva che va intensificato e che incombe su tutti, privati, organizzazioni, pubblica amministrazione, quello di curare fin dall'origine la produzione, che è la fase iniziale del processo economico, che condiziona la esportazione. Vi è un problema che interessa la correttezza e la correntezza delle forniture, carenze che molto spesso sono alla base di notevoli, preoccupanti flessioni delle nostre correnti di esportazione. Vi è un problema di trasporto come mezzo adeguato e pronto e come tariffa.

Sono questi gli aspetti sui quali desidero richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro. Su il problema della correttezza e della correntezza delle forniture penso che sia opportuno riprendere la trattazione del disegno di legge che pende davanti la Camera sugli albi degli esportatori o le altre misure

che l'onorevole ministro riterrà più adeguate, più rispondenti. Ma certamente, un'attività di controllo oculato ma snello, di consiglio deciso e ammonitore, di selezione degli esportatori bloccando le iniziative improvvisate e non serie, deve essere affrontata e svolta con urgenza, perché senza questa azione noi rischiamo di perdere mercati tradizionalmente nostri e rischiamo di arrivare all'attuazione del M. E. C., che nuove prospettive dovrebbe aprire a questa nostra produzione meridionale, in condizioni di compromissione pregiudizievole dei mercati e delle nostre correnti di traffico.

Perché, onorevoli colleghi, la possibilità che si intravede dall'attuazione del M. E. C. rappresenta una delle grandi schiarite che si profilano all'orizzonte in genere oscuro del modesto coltivatore diretto meridionale. Buona parte dei mercati siamo riusciti a mantenerli attraverso la pratica di prezzi modesti che hanno avuto la loro ripercussione principale sul già modesto livello dei prezzi all'origine. E il peso del maggior sacrificio ha gravato, per poter restare competitivamente nei mercati internazionali, sul povero coltivatore. Il M. E. C., che porrà in condizioni di privilegio la nostra produzione agrumaria e ortofrutticola, costituisce una nuova e non illusoria speranza per i nostri produttori, soprattutto per i modesti coltivatori diretti. Però questa schiarita, questa speranza per poter diventare la realtà di domani, di un confortante domani, non devono essere oggi pregiudicate ed inaridite.

Vi è, infine, il problema dei trasporti. Siamo entrati per quanto riguarda la politica ferroviaria in una fase nuova, come conseguenza del provvedimento legislativo che prevede il rimborso degli oneri non aziendali alle ferrovie dello Stato. Questo rimborso è evidentemente giustificato dagli aspetti di carattere sociale di alcuni servizi che le ferrovie rendono alla collettività. Ora, mi pare, che questo debba portarci a rivedere le tariffe in esportazione degli ortofrutticoli e degli agrumi che con i ritocchi recenti sono stati un po' inasprite. E questo dico non perché le tariffe degli ortofrutticoli e degli agrumi — ho una lunga esperienza in questo campo per non doverlo lealmente riconoscere — siano retributive per le ferrovie dello Stato. È risaputo che esse sono sottocosto. Bisogna però che ci preoccupiamo di non turbare quei limitatissimi margini che sono indispensabili alla nostra produzione di poter competere con quella di altri paesi, soprattutto considerando che la conformazione geografica

del nostro paese è tale che rende assolutamente necessari degli accorgimenti a favore delle regioni eccessivamente lontane dai mercati esteri. Ho desiderato fare questo richiamo, onorevole ministro, soprattutto perché in vista di eventuali nuovi ritocchi dei quali si parla, le esigenze vitali della nostra esportazione agrumaria e ortofrutticola vengano tenute presenti e non siano ulteriormente compromesse.

BONINO. Aggiungiamo anche il vino.

DE' COCCI. Si tratta sempre di prodotti agricoli.

MATTARELLA. Onorevole Bonino, ella sa che io appartengo a una zona vitivinicola di grande rilievo e che quindi il problema non può non appassionarvi. Per esso però fino a questo momento le correnti di esportazione sono modeste in confronto a quelle degli ortofrutticoli e degli agrumi. Ma gradisco il suggerimento.

ALDISIO. Per il vino in passato vi sono stati dei provvedimenti speciali che non bisognerebbe dimenticare.

MATTARELLA. Desidero dire agli onorevoli Aldisio e Bonino che sono pienamente d'accordo con loro, ma che qui mi sto occupando del problema in sede di bilancio del commercio con l'estero, e quindi in riferimento alle esportazioni, non ai mercati interni. Il problema del vino, forse, si inserirebbe più adeguatamente nel bilancio dell'agricoltura, e in quello dei trasporti per l'aspetto specifico delle tariffe ferroviarie. Esso è, almeno oggi, problema economico di ordine interno più che di ordine internazionale. Comunque condivido il suggerimento, soprattutto, perché se oggi il volume delle esportazioni vinicole è piuttosto limitato, dobbiamo guardare al M. E. C. come a una possibilità di sicuro incremento anche della esportazione vinicola. Poiché forse in quel momento difficilmente potremmo adottare delle facilitazioni tariffarie, perché potrebbero essere considerate aiuti vietati dal trattato, anche il problema del vino in esportazione, affido, onorevole ministro, alla sua considerazione e alla sua comprensione, aderendo ben volentieri agli accenni fatti dagli onorevoli Bonino e Aldisio.

Vi sono altri aspetti del problema che riguardano rimborsi ed aiuti legittimi e non comportanti misure e provvidenze vietate dagli accordi internazionali, alcuni dei quali sono davanti le Camere: non li richiamo perché in corso di trattazione. Mi limito solo a sollecitarne la trattazione. Essi comunque dimostrano le difficoltà che caratterizzano nel mo-

mento presente il settore e l'impegno del Governo di aiutarlo a superarle.

Onorevoli colleghi, il problema della esportazione del Mezzogiorno non si pone soltanto come problema di esportazione della produzione agricola, ma anche come problema della industrializzazione. Desidero soltanto in ordine a questo punto osservare che nell'azione di propulsione, nell'azione animatrice che il Ministero del commercio con l'estero è chiamato a svolgere, e che può più agevolmente fare a mano a mano che la liberalizzazione lo va liberando dai compiti più pesanti di istituto, voglia tener presente la funzione veramente notevole e particolare che il mezzogiorno d'Italia può assolvere nel campo degli scambi, di ponte tra la Comunità economica europea e il bacino mediterraneo.

Alla realizzazione di questa funzione il Governo deve dare il suo costante contributo attraverso l'orientamento del processo di industrializzazione del Mezzogiorno continentale e insulare. Esso deve preoccuparsi di offrire suggerimenti e indirizzi soprattutto per la creazione di quelle attività produttive che possono trovare facile sbocco nei mercati mediterranei ed afro-asiatici in generale, verso i quali il mezzogiorno d'Italia può e deve assolvere alla grande funzione di avamposto della Comunità economica europea, profeso nel cuore del Mediterraneo verso paesi di quel bacino e verso quelli del vicino e lontano oriente.

Ho ritenuto doveroso, venendo forse meno all'impegno preliminare di brevità che mi ero profisso, di richiamare l'attenzione della Camera e del Governo su alcuni aspetti fondamentali ed attuali della nostra politica degli scambi, ed ho voluto soprattutto farlo, onorevole ministro, per portare un modesto contributo all'azione che ella ed il suo Ministero vanno lodevolmente svolgendo anche per creare nel nostro paese la coscienza della esportazione, la coscienza cioè che, nell'ampliamento dei traffici, nella politica della loro espansione, è la via sicura del nostro sviluppo economico e risiede il segreto della nostra sicura prosperità di domani. (*Applausi al centro — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Ballardini. Ne ha facoltà.

BALLARDINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, la materia di questo nostro dibattito, come del resto tutti i temi che si discutono in questa alta sede, presenta aspetti di carattere tecnico, di carattere strumentale, di livello comunque

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 LUGLIO 1959

subalterno ad altri problemi che sono più squisitamente politici.

Per mio conto, non mi tratterò lungamente ad esaminare i molteplici aspetti di carattere strumentale di questo interessante settore, perché da questi banchi un coro di voci si è levato verso le attente orecchie del ministro per sollecitare l'allargamento della nostra rete commerciale, un più tempestivo disbrigo delle pratiche per il rimborso dell'I. G. E. agli esportatori, la partecipazione del nostro paese alle fiere all'estero, e per tutta quell'altra numerosa serie di attività di carattere organizzativo in campo mercantile che senza dubbio costituiscono degli elementi propulsori, indispensabili, essenziali, importanti, per l'espansione della nostra capacità concorrenziale.

A mio modesto avviso, però, e secondo il parere della mia parte, questo ordine di problemi e di strumenti resta sempre ad un livello inferiore a quello di alcuni problemi che sono di carattere fondamentale e di basilare importanza. In ogni modo, prima di esaminare brevemente questi problemi politici, mi sia consentito di ricordarle, signor ministro, due episodi, due fatti, che, pur rientrando nell'ordine di questi problemi di carattere organizzativo, mi pare non siano stati segnalati da nessuno dei colleghi che mi hanno preceduto né qui né nella discussione interessante avvenuta in sede di Commissione, due fatti che tuttavia sembrano veramente importanti e degni di essere segnalati perché hanno in sé il significato di un allarme che è giusto sottoporre alla sua attenzione, onorevole ministro.

Marigliano: è un problema di ordine interno, o per lo meno come tale è stato presentato alla opinione pubblica, in occasione della agitazione che ha portato a quei fatti notevoli di cui la stampa ha largamente parlato; un problema di polizia ordinaria, secondo l'opinione del Governo; un problema di difficoltà produttiva secondo gli economisti più sensibili, un problema secondo noi anche di commercio con l'estero. Perché, come ella sa, onorevole ministro, la crisi delle patate a Marigliano è stata provocata dalle manovre degli speculatori, da quei pochi grossisti che operano nella zona attraverso una rete di mediatori, che fanno il bello e il cattivo tempo, fissando il prezzo che vogliono. Essi sono riusciti a deprimere il prezzo a tal punto da esasperare i produttori locali.

Ora, poiché in nome dell'esportazione, con il pretesto del commercio con l'estero, si fanno cose di questo tipo, noi pensiamo che,

sia pure in maniera indiretta, vi sia anche una certa competenza da parte sua, onorevole ministro, per interessarsi all'episodio, ponendo esso un problema di organizzazione della esportazione che deve avere come mira e come fine la ricerca e la selezione delle merci da esportare, ma deve avere anche sempre presente l'obiettivo di impedire ed evitare il verificarsi dei fatti speculativi delittuosi che si sono verificati a Marigliano.

Un altro problema di dettaglio che mi viene suggerito da un episodio interessante che, anche se insolito, ha in se stesso un significato di carattere generale, è quello che mi è stato suggerito dall'*Espresso* di qualche settimana fa con la denuncia di un fatto che per me ha veramente un carattere di gravità eccezionale e che interessa direttamente l'argomento che stiamo discutendo, denuncia che non ho vista smentita da alcuna parte: « Nei magazzini del porto di New York si trovano oggi sotto sequestro 1250 barili d'olio spediti da due ditte italiane: la Bruzia di Gioia Tauro e la Colvea di Milano. I 1250 barili sono stati fermati per aver violato due leggi: la prima che impone l'*embargo* sui prodotti dei paesi comunisti e l'altra... che ha il compito di proteggere la salute dei cittadini e stroncare le frodi alimentari. L'olio d'oliva delle ditte Bruzia e Colvea è dunque accusato di due colpe: essere comunista ed essere adulterato. Queste due accuse in realtà non riguardano specificamente l'olio d'oliva ma l'estratto di tè ad esso mischiato nella misura del 50 per cento. Il tè, dicono i doganieri, proviene dalla Cina comunista (e questo spiega l'applicazione della legge sull'*embargo*). Le autorità degli Stati Uniti sarebbero disposte a sorvolare su questo particolare, ma non considerano neppure lontanamente la possibilità di far circolare sul loro territorio un olio non genuino e forse dannoso alla salute ».

È un vecchio, ormai vecchio, problema nostro, quello delle frodi alimentari ed in particolare quello delle frodi dell'olio d'oliva. Questo che si presenta oggi è appunto un aspetto di questo nostro più grave problema, che merita una particolare attenzione, soprattutto, onorevole ministro, perché vi è una strana situazione legislativa nel nostro paese. Si badi a questo fatto: la sofisticazione di questi oli di oliva esportati negli Stati Uniti d'America è stata verificata dagli analisti americani applicando il sistema di analisi « Fitelson » che in Italia non viene applicato perché non considerato legittimo. Ora se in Italia tale sistema non è applicato da nostri

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 LUGLIO 1959

analisti, mentre è considerato legittimo all'estero, è evidente che il farlo rientrare tra i sistemi previsti dal nostro ordinamento è compito che rientra nella sfera d'interessi del suo dicastero.

È questo, come quello di Marigliano, un episodio che ho voluto segnalare, onorevole ministro, per dare anche noi, sia pure dai banchi dell'opposizione, il nostro contributo al miglioramento dell'aspetto tecnico di questa interessante, importante attività, perché sappiamo che ella desidera affrontare il problema con passione.

Ma, come ho detto, è mia intenzione trattare alcuni problemi di fondo del commercio con l'estero, i problemi cioè specificamente politici, e, al fine di non superare i limiti di tempo stabiliti, mi soffermerò su due soli di essi.

Il primo, naturalmente, si riferisce al mercato comune europeo, alle acque mosse, piuttosto agitate in questi ultimi mesi, che si sono determinate nell'ambito del mercato comune a causa dell'atteggiamento della Gran Bretagna in relazione alla piccola zona di libero scambio; problema sul quale — a prescindere dalla valutazione di fondo che ormai non è più il caso di fare perché il mercato comune europeo è una realtà, una triste realtà, ma pur sempre tale — noi desideriamo porre a lei alcuni interrogativi.

Che cosa vuole essere il mercato comune europeo? Veda, onorevole ministro, questa non è una domanda superflua; e per dimostrarlo, mi richiamo a quanto affermato in Commissione dell'onorevole Roselli, il quale, da quel gentiluomo e galantuomo che è, ha veramente dato al M. E. C. un'interpretazione profetica che potremmo anche accettare. Egli ebbe a dire: « Dovremo accogliere con questo senso di entusiasmo e di fede la formazione di comunità anche in Europa. Per l'Europa si dice che i « sei » non rappresenterebbero adeguatamente questa comunità. Ma — segue ancora l'onorevole Roselli — noto, la comunità non è chiusa agli altri, non è chiusa all'oriente e all'occidente, o al nord o al sud, ai paesi più diversi per regimi o per altro. È un'Europa che cristallizza il suo germe, il suo primo tentativo e in cui è d'uopo avere fede perché questi intenti di pace, di prosperità, di mutua collaborazione e di assistenza si svolgano come è nello spirito dei popoli e in tutta la trazione storica pluriscolare di drammi e di tragedie; come è anche nella esperienza della Resistenza che non è uno degli ultimi fenomeni comunitari di questa Europa, attraverso quel codice uni-

versale che è rappresentato dalle lettere dei condannati a morte della Resistenza europea o italiana ».

Parole sante, che noi potremmo sottoscrivere, se veramente il mercato comune europeo dovesse essere visto in questa prospettiva storica, in questa profetizzazione storica.

Ma la realtà qual è? Purtroppo, se consideriamo la realtà, abbiamo la sensazione di una negazione di queste aspirazioni. Cominciamo, per esempio, a vedere che cosa è successo all'interno stesso del mercato comune europeo. Esso doveva essere una comunità europea, cioè qualcosa di ben diverso da una semplice zona di libero scambio, da una semplice, anche se un po' più complessa, unione doganale.

Oggi il mercato comune europeo non è ancora una unione doganale: infatti la tariffa esterna comune non è finora diventata una realtà. Ma, quel che è peggio, non è ancora una comunità, perché quelle iniziative comunitarie — le quali sono poi quelle che caratterizzano queste organizzazioni rispetto ad altre associazioni di uguale natura, e che inoltre rappresentano l'aspetto positivo che noi abbiamo visto in questa organizzazione internazionale, in quanto dovrebbero servire appunto ad aiutare noi, che fra tutti i paesi aderenti siamo il paese più depresso — non sono diventate una realtà, ma non sono neanche sulla strada per divenirlo.

Dico di più: anche da un punto di vista strettamente doganale, anche dal punto di vista dello scambio commerciale, troviamo che, anziché verificarsi dei passi in direzione di un'apertura, si verificano nell'interno stesso del mercato comune delle chiusure. Poco fa l'onorevole Mattarella parlava con tanto entusiasmo della esportazione degli ortofrutticoli. Ma sappiamo che purtroppo proprio la Germania ha chiuso nel 1958 il suo mercato alla nostra esportazione di prodotti ortofrutticoli; e conosciamo bene la crisi nella quale si è dibattuta l'anno scorso la produzione delle mele, delle pere, proprio in conseguenza della chiusura di questi mercati all'interno della Comunità economica europea.

Ma al di fuori della Comunità, rispetto agli altri paesi dell'O. E. C. E., rispetto agli altri paesi del cosiddetto mondo libero, mondo occidentale, mondo a regime capitalista, che cosa succede? Abbiamo anche lì una reazione di chiusura; infatti non si può negare che la piccola zona di libero scambio promossa dalla Gran Bretagna è ispirata dalla evidente volontà di reagire a qualcosa;

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 LUGLIO 1959

perché la sua concezione e la sua realizzazione, avvenute dopo la rottura delle trattative che ebbe luogo nel novembre scorso, hanno un significato ben preciso: un significato competitivo, un significato anti-M. E. C.

Del resto era inevitabile che si arrivasse a questi assurdi; basta pensare che lo stesso mercato comune europeo non è nato con quelle prospettive così nobilmente illustrate dall'onorevole Roselli, ma è nato come qualcosa anti-mondo orientale, anti-mondo socialista, come uno strumento politico per limitare la possibilità di relazioni con quei paesi. E questa è stata una cattiva nascita.

Occorre che il Governo dica chiaramente quello che già ha detto l'onorevole Roselli: cioè che il mercato comune europeo non è una associazione di paesi che si propongono di serrare le file per poter meglio lottare contro un'altra parte, contro un'altra realtà del nostro mondo; ma deve essere visto come il simbolo di qualche cosa che si allarga, che si espande, che dà frutti.

In questo senso il mercato comune europeo può diventare veramente un fatto storico. Ma oggi purtroppo, nella pratica di questi mesi di attuazione, dobbiamo dire che esso ha provocato dei risultati più negativi che positivi; ha creato degli antagonismi, degli scontri, che probabilmente non erano nelle intenzioni di chi l'ha concepito; per cui si sono avuti dei danni potremmo dire preterintenzionali, dei conflitti sul genere di quello che ha portato alla costituzione, che ormai possiamo ritenere sicura, della piccola zona di libero scambio.

Cosa pensa il Governo di tutto questo? Ella, onorevole ministro, ha già risposto in Senato ed anche in Commissione, ma in termini molto prudenti, nei quali, direi, la prudenza non si nota tanto nelle parole, quanto nell'ordine stesso in cui le parole sono messe: « A mio avviso » (quindi non ad avviso del Governo, ella ha sottolineato) « io penso che questa zona di libero scambio debba essere considerata non sfavorevolmente; il parere del Governo non è se non favorevole ». Questo giuoco di parole rivela in realtà nel Governo (se non in lei, onorevole ministro) ancora una forte perplessità. E mi rendo conto che in questo momento le perplessità debbano essere forti. Ma se vi fosse una visione chiara e propulsiva, che veramente traesse origine e succo dall'esperienza della resistenza europea a cui ha fatto cenno l'onorevole Roselli, questa perplessità non vi dovrebbe essere, perché vi sarebbe invece una marcia in avanti sicura e tranquilla.

Problemi difficili possono sorgere dal mercato comune europeo proprio per il nostro commercio con l'estero, perché, se invece di essere uno strumento di allargamento e di respiro della nostra economia, dovesse avvertirsi come strumento di limitazione e di reazione, esso finirebbe con l'essere un *boomerang* e, per voler determinare una comunità, si finirebbe invece, per limitare il campo del nostro mercato. Il che non sarebbe sacrificio che possa trovare giustificazione, quando si pensi che il nostro intercambio coi territori interessati nella Comunità europea si è limitato al 23,9 per cento nel 1958 e che comunque non è stato mai superiore al 25 per cento; e l'altro 75 per cento, del quale buona parte si svolge nell'ambito della comunità O. E. C. E., e l'altro che si svolge anche al di fuori di essa dobbiamo proprio trascurarlo?

Non ha pensato lei, onorevole ministro (ma certamente lo avrà pensato), al pericolo che costituisce per la nostra economia proprio questa piccola zona di libero scambio, se fatta in questo spirito, quando dovesse dare la possibilità ai paesi che vi dovrebbero partecipare (per esempio, i paesi scandinavi e la Svizzera) di rifornirsi di materie prime a condizione evidentemente di grande favore nel *Commonwealth* britannico, con la possibilità di immettere sul mercato internazionale prodotti manufatti in netta concorrenza coi nostri, che invece permangono gravati da costi di rifornimento superiori?

Sono problemi sui quali è assolutamente necessario che il Governo assuma una posizione, proprio per evitare (stando strettamente nell'ambito del commercio con l'estero) che questo mercato comune europeo, questa comunità economica, provochi danni gravissimi proprio alla nostra attività mercantile, a prescindere da tutte le altre ripercussioni di altra natura che non rientrano nell'oggetto della nostra odierna discussione.

Altro problema di fondo — il secondo — è quello che prende le mosse da una valutazione generale della attività del nostro commercio con l'estero nel 1958. Abbiamo sentito fare degli apprezzamenti ottimistici. L'ottimismo è un male del nostro dopoguerra, ed è un male perché significa mancanza di coraggio, perché bisogna dire pane al pane e vino al vino. Sì, la nostra bilancia commerciale ha migliorato la sua situazione, la nostra bilancia dei pagamenti pure. Con una iperbole eccessiva, si dice che stiamo annessando nell'oro. Ma, se questo miglioramento della nostra bilancia commerciale sembra a

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 LUGLIO 1959

prima vista un fatto positivo (e del resto è stato già rilevato anche da altri), se andiamo ad esaminarlo non nella sua emergenza superficiale, epidermica, ma nelle sue origini e cause, troviamo che non è altro che conseguenza di fatti negativi.

È stato fatto osservare anche da altri che non è che sia migliorata la nostra bilancia commerciale perché sono aumentate le nostre esportazioni o perché sono diminuite le importazioni a seguito di reperimento di materie prime all'interno del nostro paese. Queste sarebbero cause positive. È migliorata perché vi è stata una contrazione dei traffici. E ho trovato nell'estratto della relazione generale, cortesemente fattaci distribuire dall'onorevole Tambroni, una osservazione attinente, riassuntiva, sommaria e molto interessante a questo proposito. « In linea generale — dice questa relazione — infatti, si può riscontrare che la bilancia dei pagamenti italiani, come del resto quella di molti paesi industriali, dimostra tendenza a migliorare durante i periodi di recessione internazionale » (interessantissimo questo) « sia per la rapida caduta del prezzo delle materie prime e dei noli generalmente molto superiori o comunque in anticipo rispetto alla diminuzione dei prezzi dei prodotti industriali, sia per la contrazione degli scambi in genere, che viene a contrarre parallelamente il disavanzo ».

È interessante questo squarcio della relazione, perché in poche righe esprime quella che può essere considerata una legge che opera all'interno del mercato internazionale a sistema capitalistico. Cioè si crea questo assurdo, questa paradosso: che superficialmente, apparentemente nelle economie a tipo industriale si verifica un miglioramento della bilancia commerciale quando vi è una fase stagnante, recessiva.

Ora, questo fatto (ed è qui che volevo portare il mio discorso) cosa dovrebbe indurci a pensare, ad operare, a fare, soprattutto proprio per mantenerci sul piano della tecnica del commercio con l'estero? Dovrebbe indurci ad operare con il massimo sforzo possibile verso l'obiettivo di agganciare il nostro sistema economico ad un altro sistema economico nel quale queste strane leggi non operino. Noi siamo legati — e naturalmente attraverso i canali del commercio estero avviene proprio questo legame — con uno dei mercati mondiali, il mercato capitalista, il quale (è noto ed arcinoto, non è contestato da nessuno) è soggetto a delle instabilità, a delle crisi (crisi si chiamavano

una volta, oggi si chiamano recessioni), ad una fluttuazione di situazioni economiche. E questo legame, questa rete che ci lega a questo mercato mondiale capitalistico è data appunto dalle relazioni mercantili.

Abbiamo oggi a disposizione un altro mercato mondiale, il quale non presenta questi aspetti, queste caratteristiche, non opera e non vive secondo leggi e secondo criteri che sono propri invece del regime capitalistico, opera e vive secondo criteri diversi, i quali sono, comunque, caratterizzate da una particolarità: la relativa stabilità in senso progressivo, nel senso dello sviluppo e soprattutto della prevedibilità del suo sviluppo, perché al posto delle leggi istintive del mercato dell'economia politica liberista, vi è sostituita la programmazione, la volontà politico-economica del corpo politico, che attraverso i suoi organi cerca di organizzare la propria attività economica.

Orbene, cerchiamo, non dico di entrare (sarebbe troppo il pretenderlo nella nostra situazione) in questo mercato, ma di agganciare la nostra economia anche a questo mercato in modo che esso possa costituire, nella fase stagnante, di crisi, di recessione del sistema economico-capitalista, una valvola di sfogo e di salvezza, una piazza che, attraverso la regolarità dei traffici e dei contatti, ci dia la possibilità di attenuare i contraccolpi, le ripercussioni dei fenomeni crisaiuoli, recessivi del sistema capitalista. Ecco una ragione strettamente tecnica che consiglia di affrontare il problema dei rapporti con il nuovo mercato dei paesi sottosviluppati dell'est, ma che oggi si trovano in fase di sviluppo.

Si dice che le difficoltà sono di duplice natura. In primo luogo, i paesi socialisti hanno scarsità di divisa per eseguire i pagamenti; in secondo luogo, essi cercano di agire nel mercato internazionale attraverso la ricerca di una parità nella bilancia dei pagamenti ed hanno la possibilità di offrire a noi soltanto o prevalentemente merci agricole. Ora, si dice, noi ci troviamo nella necessità di proteggere la nostra agricoltura che, essendo in fase di trasformazione, è particolarmente debole e non può accettare questa straordinaria concorrenza internazionale.

Ora, signor ministro, che vi siano delle difficoltà non è contestabile. Ma le difficoltà tecniche si superano, perché sono secondarie rispetto alle impostazioni politiche. Io mi permetterò di dimostrare che, quando si è voluto, le difficoltà tecniche si sono superate. Nel 1958, nei confronti dei paesi del medio oriente e dell'Africa nord-orientale, il nostro

intercambio si è sviluppato: cioè verso quei paesi le nostre esportazioni hanno avuto un incremento di 7-8 miliardi, anche se le nostre esportazioni totali hanno avuto una diminuzione. Ciò significa che quei paesi hanno trovato il mezzo tecnico per pagarci in valuta. Con i paesi dell'Europa socialista ciò non è avvenuto e nel 1958 il nostro intercambio ha avuto una flessione rilevante. Cioè quelle difficoltà tecniche che erano state superate nei riguardi dei paesi del medio oriente e dell'Africa nord-orientale non lo sono state per gli Stati ad economia socialista.

DEL BO, *Ministro del commercio con l'estero*. Non siamo noi che dobbiamo risolvere le difficoltà, ma sono quei paesi stessi che devono eliminarle. Noi non possiamo vendere a chi non ci paga o non ci dà garanzia concreta di prossimo pagamento. Ella ha citato il caso di un paese del medio oriente, cioè la Turchia. Effettivamente a questo paese, che è senz'altro estremamente sottosviluppato, noi abbiamo offerto un forte credito. La Turchia, però, ha trovato modo, attraverso una organizzazione multilaterale, l'O. E. C. E., di avere dei finanziamenti. Se i paesi sottosviluppati ad economia socialista trovano modo di avere dei finanziamenti dalla loro madrepatria sovietica, noi siamo prontissimi a vendere qualunque cosa.

BALLARDINI. Non è in questi termini che bisogna porre il problema. Io ho saputo, per esempio, che anche nei confronti della Jugoslavia il nostro paese ha aperto un credito di 50 milioni di dollari. Ora, iniziative di questo genere si possono prendere anche con altri paesi. Comunque la soluzione del problema tecnico deve essere il risultato di uno sforzo congiunto di entrambe le parti. Noi non possiamo dire: abbiamo la merce, ve la offriamo, trovate voi la soluzione. Perché si possano risolvere certe difficoltà, è necessario che vi sia da parte nostra un diverso atteggiamento politico. Se nei confronti dei paesi sottosviluppati non socialisti i problemi tecnici sono stati risolti, ciò è dipeso dalla buona volontà anche nostra, oltre che degli acquirenti.

DEL BO, *Ministro del commercio con l'estero*. Anche la Jugoslavia è un paese socialista.

BALLARDINI. Nei confronti della Jugoslavia si usa però un diverso atteggiamento. Ora, noi vorremmo che lo stesso atteggiamento venisse adottato nei confronti degli altri paesi socialisti.

DEL BO, *Ministro del commercio con l'estero*. Sul piano economico e finanziario l'atteggiamento è identico.

BALLARDINI. Ma questo non basta. Occorrerebbe piuttosto un piccolo sforzo verso una diversa direzione.

Del resto, altri paesi occidentali hanno trovato modo di superare le stesse difficoltà tecniche e hanno intavolato trattative e realizzato scambi notevoli con i paesi dell'Europa socialista. Pare che il ministro del commercio con l'estero della Gran Bretagna abbia realizzato un accordo commerciale del valore di circa 600 miliardi. Sappiamo anche che i Krupp della Germania occidentale stanno trattando attivamente con l'Unione Sovietica per realizzare in quel paese degli impianti chimici. Del resto, anche qualche nostro avveduto e intelligente industriale, per esempio Olivetti, ha fatto la stessa cosa. Questo è però merito esclusivo di isolati operatori, non del Governo.

A questo proposito, onorevole ministro, ho provato una certa delusione in Commissione per certe sue battute, che voglio considerare polemiche, ma non espressione del suo vero pensiero. Mi riferisco a quando l'onorevole Castagno ebbe a parlare del problema dei passaporti ed ella pose il problema della reciprocità. Ma pretendere la reciprocità in materia di passaporti mi pare che sia un atteggiamento volutamente sabotatore. Non vi è alcun danno per il nostro paese se noi apriamo le porte agli altri e soprattutto se consentiamo che nostri operatori economici vadano liberamente all'estero per compiere degli affari. La reciprocità in materia di passaporti è un assurdo. Mi pare impossibile che ella, onorevole ministro, sia d'accordo con l'onorevole Lucifero.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE LI CAUSI

BALLARDINI. Quando poi l'onorevole Castagno ebbe a dire che noi abbiamo interesse a vendere, ella rispose che si è in due ad avere interesse a fare l'affare. Ebbene, anche questo è un atteggiamento sabotatore e provocatorio. È evidente che questo interesse bisogna ricercarlo. Non vi è dubbio che vi sia il nostro interesse; bisogna però creare anche l'interesse degli altri. Dobbiamo d'altra parte considerare che non siamo soltanto noi a vendere. Io non riesco a convincermi che ella, in fondo alla sua coscienza, abbia un simile pensiero.

So che ella, onorevole ministro, si è interessato per migliorare i nostri rapporti commerciali con la Polonia. Si tratta di una novità che ci fa piacere, anche se ella ha voluto

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 LUGLIO 1959

contristare questo episodio con altre battute polemiche.

DEL BO, *Ministro del commercio con l'estero*. Non sono stato io a « contristare » questo episodio, ma le autorità cecoslovacche.

BALLARDINI. Ho visto con piacere il sottosegretario, senatore Spagnoli, sano e salvo al banco del Governo! Ho temuto veramente che potesse soffrire per non aver potuto bere un bicchier d'acqua durante la sua permanenza in territorio cecoslovacco...

Sono, comunque, d'accordo con il collega Musto nel ritenere che le parole pronunziate in Commissione dal ministro siano state una mera battuta. Il collega Musto mi ha infatti informato di avere interpellato in proposito l'ambasciata cecoslovacca, la quale ha smentito il fatto.

DEL BO, *Ministro del commercio con l'estero*. Mi spiace di doverla interrompere ancora, onorevole Ballardini, ma devo precisarle che l'ambasciata cecoslovacca ha scritto formulando preliminarmente le sue scuse e domandando poi precisazioni sull'episodio.

BALLARDINI. La presentazione delle scuse rientra nello stile dei rapporti diplomatici.

MUSTO. Quello che ella ha detto, onorevole ministro, non risponde al vero.

DEL BO, *Ministro del commercio con l'estero*. Non so se ella, onorevole Musto, sia agente dell'ambasciata cecoslovacca e quindi abbia particolari informazioni. In ogni modo, la lettera alla quale ho accennato è in mio possesso e la leggerò domani.

MUSTO. Se vuole avere informazioni, onorevole ministro, ella non ha che da ricorrere al telefono!

BALLARDINI. L'episodio è talmente incredibile da apparire paradossale. Noi sappiamo che la nostra delegazione era diretta in Polonia e che per raggiungere quel paese si attraversa la Cecoslovacchia per una durata complessiva di poche ore, tre o quattro al massimo, se la memoria non mi tradisce, dato che io pure ho percorso quella linea ferroviaria. In ogni modo, non ho sentito il bisogno di scendere e probabilmente la nostra delegazione non avrà avuto né motivo né bisogno di scendere: e, se si trattava di bere un bicchier d'acqua, anche in Cecoslovacchia vi sono le fontanelle allé stazioni...

DEL BO, *Ministro del commercio con l'estero*. Il fatto è che, se i componenti la nostra missione volevano scendere, non potevano. Questa è la realtà.

BALLARDINI. L'episodio mi sembra talmente incredibile che stento a crederlo.

DEL BO, *Ministro del commercio con l'estero*. La missione è rimasta ferma su un binario morto senza poter scendere!

BALLARDINI. In ogni modo, anche se l'episodio si fosse effettivamente verificato, e in quei precisi termini, sarebbe nell'interesse della nostra economia e del nostro prestigio non rispondere con gli stessi mezzi, ma anzi fare in modo di togliere queste barriere che sono pregiudizievoli per la nostra economia.

Esistono già le premesse di questo riavvicinamento; a conferma di ciò, onorevole ministro, mi consenta di leggere un passo del discorso pronunziato dal vice primo ministro sovietico Mikoyan l'11 marzo del 1958. Si tratta di un discorso nel quale sono esaminati, dal punto di vista ideologico e politico dell'Unione Sovietica, i problemi del commercio estero. Dalla lettura, interessante ed illuminante, di questo discorso emerge come il gruppo politico dirigente sovietico — per ragioni e per convinzioni politiche — vada alla ricerca di un incremento degli scambi commerciali con i paesi del mondo capitalistico.

« Occorre inoltre — dice Mikoyan — sottolineare che l'esistenza di due diversi sistemi politici ed economici mondiali e, come conseguenza di ciò, di due mercati mondiali, non significa affatto la rottura dei legami fra i due mercati, fra i paesi che operano su questi mercati. Al contrario, l'esperienza dimostra che anche i tentativi artificiosi di spezzare questi legami in fin dei conti sono falliti. Come la coesistenza di due diversi sistemi sociali è una realtà obiettiva, così è un fatto necessario una delle principali manifestazioni della coesistenza: i legami e le relazioni economiche tra gli Stati, i rapporti reciproci tra i due mercati mondiali. Vi sono da noi, tuttavia, certi economisti che ragionano in questo modo: poiché noi affermiamo che il mercato mondiale si è diviso in due mercati, ciò significa che è impossibile parlare di una qualsivoglia unità dei due mercati mondiali, significa che non vi è una economia mondiale, che non vi sono prezzi mondiali.

« Questi compagni economisti, evidentemente, perdono di vista il fatto che esiste anche l'unità degli opposti, anzi, nel caso dato, di opposti antagonisti. Ma in ogni modo questa è una unità. Negare ciò significa sbagliare e perseverare in un profondo errore, partire da una interpretazione dogmatica, chiudere gli occhi di fronte al considerevole scambio di merci che in effetti sussiste tra i

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 LUGLIO 1959

due mercati e di fronte alle altre forme di legami economici. Se si guarda più a fondo, tali ragionamenti contraddicono al principio leninista della coesistenza dei due sistemi. Infatti, porsi dal punto di vista di una durata coesistenza di sistemi diversi l'uno dall'altro, significa riconoscere sia il contrasto, sia l'unità da essi determinata. Tale la situazione obiettiva nel mondo in cui noi con voi viviamo. Perciò noi siamo e resteremo nella posizione di Lenin, il quale riteneva che esistesse una forza più grande della volontà e delle decisioni di qualsiasi governo o classe, e questa forza fosse costituita dalle generali relazioni economiche mondiali ».

Onorevole ministro, mi perdoni la lunga lettura, ma mi è sembrata fondamentale perché dà al Governo la testimonianza di un dibattito che certamente si è avuto nella Unione Sovietica su queste questioni ideologiche e politiche, dibattito che si è concluso con questa posizione: che la coesistenza politica comporta sul piano economico anche la coesistenza commerciale e quella dei traffici. Se dobbiamo giudicare quello che è accaduto in tempi successivi nell'Unione Sovietica, dobbiamo ritenere che questa discussione, che si è verificata all'interno, è arrivata alle conclusioni che testè vi ho letto.

Abbiamo visto lo stesso Mikoyan andare negli Stati Uniti, abbiamo udito soprattutto lo stesso Kruscev dire, al XXI congresso del partito comunista bolscevico, che nel corso di questo piano settennale i traffici dovranno svilupparsi grandemente e addirittura, nel 1959, dovranno raddoppiare.

Queste sono le premesse politiche che stanno nell'altro campo, in questo mercato di tipo socialista, che già si sono verificate e sulla base delle quali noi dobbiamo cercare di operare.

Le avevo accennato, onorevole ministro, alla necessità di agganciare il nostro sistema economico al campo socialista che è più stabile, che non ha recessioni, che non ha crisi di produzione e che quindi non può ripercuotere gli aspetti negativi di questi fenomeni sul nostro sistema economico. Ho illustrato l'atteggiamento politico-ideologico del campo socialista ben disposto ad intraprendere relazioni commerciali con i paesi del sistema capitalistico. Adesso, però vi è una cosa che dobbiamo fare: mutare il nostro atteggiamento politico.

Intendiamoci, non vi chiediamo in questa sede di denunciare il patto atlantico, che anche lei dica, come noi, che gli Stati Uniti guidano il campo capitalista nella lotta mondiale.

No, noi vi chiediamo cose che altri paesi occidentali pur legati al patto atlantico, hanno già fatto. Si tratta di addolcire certa intransigenza, di evitare certi dispettucci.

Ella, onorevole ministro, ha detto molto esattamente, rispondendo in sede di replica al Senato, che l'attività del suo Ministero è condizionata dai ministri delle finanze, del tesoro, dell'industria e dell'agricoltura. Doveva aggiungere anche il ministro degli esteri...

DEL BO, *Ministro del commercio con l'estero*. Quello, no.

BALLARDINI. ...non per annullare o sovvertire la tendenza della politica estera italiana, ma per evitare certi dispettucci.

Noi non chiediamo, ad esempio, di riconoscere la Cina. E questo è uno scandalo che giorno per giorno diventa sempre più grave, quello di un Governo italiano che non riconosce l'esistenza di uno Stato come quello cinese. Non merita spendere altre parole sull'argomento, tanto macroscopica e spaventosa è l'assurdità nella quale continuiamo a vivere politicamente. In questa sede noi non le chiediamo, signor ministro, di riconoscere il governo di Pechino: avete ritenuto di dover nominare un vostro ambasciatore a Formosa, e la cosa è stata talmente inutile che il suddetto ambasciatore non ha nemmeno raggiunto la sua residenza. Noi le chiediamo soltanto di non fare questa politica di piccoli dispetti: quando la Cina ci manda i commedianti della « città di Pechino » e voi negate i passaporti, non fate altro che compiere un dispetto. Dovete rendervi conto che, ad un certo momento, anche la Cina sarà costretta a difendere il suo prestigio, il suo decoro, e non può continuare a subire questi vostri sgarbi.

Pertanto, noi non vi chiediamo di modificare la politica estera del nostro paese, ma di evitare talune punte provocatorie nei rapporti con questo paese. E badi, signor ministro, che questo non viene chiesto soltanto da noi o dai colleghi comunisti. Lo chiedono anche uomini di altra origine politica. A questo proposito, mi permetto di leggere quanto su *Mondo economico* — una rivista nella quale scrivono uomini come Libero Lenti, Di Fenizio, Guido Carli — è stato scritto a commento di un discorso da lei pronunciato.

« Ottimi propositi. Auguriamo che egli riesca a tradurli in atto. Per altro, ad evitare l'accendersi di intempestive speranze, è opportuno avanzare due serie riserve.

La prima riguarda in particolare i rapporti Italia-Cina, che non paiono tali da rendere probabile, almeno a breve scadenza,

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 LUGLIO 1959

l'attuazione dei rapporti su riferiti. Il ministro si limita a incriminare la cattiva volontà cinese nei riguardi della missione Guglielmo. La spiegazione non è persuasiva. La mancata partenza va inquadrata in una serie di atti ostili al regime di Pechino, che non ha mancato di creare una situazione di netto sfavore ai nostri danni, della quale ha dato prova il mancato invio di una di quelle complesse missioni economiche cinesi che hanno compiuto una sistematica ricognizione dell'attrezzamento produttivo degli altri paesi occidentali.

È probabile che nel 1957, e fors'anche nel 1958, si siano perse occasioni non facilmente recuperabili; ad esempio un giro di commesse andate alla Germania di Bonn, all'Inghilterra e ad altri fornitori occidentali, alle quali potevamo anche noi legittimamente aspirare.

In queste condizioni, supporre che la Cina sia disposta ad intavolar negoziati di affari e ad accogliere missioni che non siano semplicemente di studio non ci sembra molto fondato. Bisognerebbe che il Governo italiano fosse disposto a normalizzare in qualche modo i suoi rapporti di fatto con Pechino».

Queste sono, in succinto, le cose che ho ritenuto di dover dire: problemi politici di fondo, come si vede, anche se non rivoluzionari. Non chiediamo niente di strano, ma cose che, del resto, sono state chieste anche da uomini della vostra parte, come il senatore Bertone e l'onorevole Graziosi.

Bisogna che il Governo si convinca di questa necessità. Ma fino a quando non troveremo nulla di mutato nei fatti concreti, fino a quando non vedremo le linee veramente chiare di un nuovo indirizzo in questo senso, la nostra posizione non potrà essere che contraria alla vostra politica. (*Applausi a sinistra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Origlia. Ne ha facoltà.

ORIGLIA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, i chiari e precisi elementi della pregevole relazione del collega Dal Falco che accompagna lo stato di previsione della spesa del Ministero del commercio con l'estero per l'esercizio finanziario 1959-60, dimostrano il soddisfacente andamento della nostra bilancia dei pagamenti. Dobbiamo, pertanto, anzitutto compiacerci di così concreti risultati derivanti dall'avveduta politica monetaria e di scambi condotta in questi ultimi anni dal Ministero del commercio con l'estero.

Le osservazioni che sottoporremo al giudizio dei colleghi tendono solo a meglio

conciliare l'equilibrio della politica economica — che trova il suo migliore coefficiente e il suo maggiore affidamento nell'elevata disponibilità da parte italiana di moneta pregiata — con l'esigenza di una maggiore dilatazione ed affermazione dei nostri prodotti all'estero, particolarmente nelle aree più lontane e meno sviluppate.

Non si ripeterà mai abbastanza che la Comunità europea è diretta ad essere e dovrà inevitabilmente costituire una entità politica ed economica tale da governare ogni eventuale conflitto della politica colle finalità di una comune economia. Né si insisterà mai abbastanza sulla evidenza che appunto per questo impegno di concordia e di benessere, la Comunità europea non potrà mai tendere a divenire un blocco protezionistico. Simile prevenzione, che ha influito negativamente sulle trattative condotte l'anno passato sulla creazione di una zona di libero scambio con gli altri paesi dell'O. E. C. E., sta poco a poco cedendo il passo ad una valutazione più serena della vera natura della comunità. È di questi giorni, infatti, la decisione, presa a Stoccolma dai 7 paesi non membri della Comunità europea (Gran Bretagna, Svezia, Danimarca, Norvegia, Svizzera, Austria e Portogallo) di procedere alla creazione di una loro associazione economica, diretta a facilitare i negoziati con la Comunità economica europea d'intesa con gli altri 4 paesi membri dell'O. E. C. E. (Irlanda, Islanda, Grecia e Turchia) che presentano particolari problemi e che consigliano, pertanto, peculiari soluzioni.

Il progetto della futura instaurazione di questa «piccola zona di libero scambio» rappresenta un fatto positivo della effettiva, integrale cooperazione economica europea. Si basa anch'essa sull'abolizione delle tariffe doganali e delle restrizioni quantitative, che è a base del mercato comune, e contempla, tra i 7 paesi interessati, concessioni mutue che non potranno non facilitare un accordo finale tra i 17 stati membri dell'O. E. C. E.

Abbiamo ritenuto di doverci soffermare su queste prospettive perché, dinanzi alla realtà che attualmente evolve nei confini del mercato comune ed in vista di una possibile, ed assai più ampia, attività competitiva nell'ambito dei paesi dell'O. E. C. E., occorre assicurare alla nostra produzione ed alle nostre iniziative di commercio con l'estero le condizioni di parità richieste per quella concorrenza feconda e vitale che sono chia-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 LUGLIO 1959

mate a fronteggiare. Alle sollecitazioni di un incremento produttivistico, le nostre imprese — quelle della privata iniziativa e quelle della pubblica industria — vanno rispondendo con una adesione senza riserve. Ma nel concorso al mercato finanziario interno esse non sono ammesse con uguale facilità o con lo stesso trattamento, nonostante i larghi margini della liquidità bancaria, che dovrebbe consentire, soprattutto alla media impresa industriale e commerciale, un costo del credito a medio termine assai meno elevato.

Quanto tale situazione sia pertinente all'impulso delle nostre esportazioni e, pertanto al costante favore della nostra bilancia commerciale, è dimostrato dalle sempre più vive istanze dei nostri operatori economici in materia di anticipazione sui rimborsi I. G. E., di prefinanziamento della lavorazione dei prodotti destinati all'estero, di assicurazione dei crediti e di finanziamento delle esportazioni.

Il rimborso I. G. E. sui prodotti avviati all'estero, che procede in un modo soddisfacente presoché ovunque, è invece causa di insoddisfazione in alcuni centri maggiori e, particolarmente in Milano, dove sussiste tuttora una giacenza di richieste per oltre 9 miliardi. È nel convincimento e nelle aspirazioni dei nostri imprenditori che la legislazione vigente in materia di rimborso I. G. E. e di diritti doganali possa venire snellita, sia ponendo a base dei calcoli di liquidazione il valore *job*, invece di quelle « franco fabbrica », sia semplificando la procedura. Sono state avanzate al riguardo alcune proposte, da quella che vorrebbe affidato alle banche tale servizio a quella che suggerisce di estendere alle dogane, competenti all'accertamento, anche la liquidazione. Fra tutte, riterremmo più conveniente la restituzione dell'I. G. E. all'atto della consegna delle divise, nel momento cioè in cui coincidono l'adempimento di un dovere e il perfezionamento di un diritto.

L'inconveniente che si riscontra invece alla base della legislazione vigente in materia di assicurazione dei crediti e di finanziamenti alle esportazioni, è quello già molte volte e tanto autorevolmente esposto, e cioè che le norme non consentono alle medie e piccole imprese industriali di accedere al beneficio che dovrebbe invece essere aperto a tutte. Nel nostro ordinamento i rischi ammessi a copertura sono sostanzialmente quelli dipendenti da catastrofi, da eventi politici, da moratoria generale dello Stato o degli Stati costituenti

tramite di pagamento, da sospensione o revocche di commesse derivanti da uno degli eventi suddetti e — nel caso di fornitura di merci a prezzo fisso — da aumenti dei costi di produzione che rendano, per circostanze di carattere generale, economicamente insostenibile la fornitura.

Non intendiamo sottovalutare i motivi che trattengono l'amministrazione statale dall'allargare l'assicurazione dei crediti anche a rischi diversi da quelli speciali. Riconosciamo che questi ultimi hanno normalmente riguardo a forniture verso clienti esteri, costituiti da organismi governativi, oppure da imprese a livello internazionale che danno un affidamento quasi sicuro di solvibilità e di buon fine. Si tratta in poche parole di forniture speciali che hanno una base di valutazione quantitativa a paragone delle forniture normali, che sono in genere di così modesta entità da richiedere, per assicurare il credito, la garanzia previa di elementi informativi che non potrebbero essere raccolti dalla amministrazione senza un pesante e costoso apparato.

Così stando le cose, l'esigenza dell'equità e della *promotion*, che vorrebbero estese a tutte le esportazioni il beneficio assicurativo, contrasta con la legittima cautela dello Stato a non avventurarsi nell'assicurazione indiscriminata, che potrebbe generare anche imprudenza ed eccessi da parte dei nostri operatori. Pur tuttavia, anche tra gli interessi più opposti, si ritiene possibile, in economia, pervenire ad una componente. Nel problema in esame questa potrebbe derivare dallo studio della capacità delle compagnie assicurative a stabilire una rete informativa idonea a rendere sempre più ampia tale assistenza anche per le imprese modeste. Si verrebbe così ad eliminare nel tempo l'arbitrarietà della protezione assicurativa, accordata ordinariamente ai beni strumentali, ammessa eccezionalmente per i beni di consumo e sempre che questi ultimi siano di notevole valore e quantità.

È tuttavia innegabile che la nostra legislazione in questo campo progredisce di continuo. Le recenti norme sull'assicurazione dei crediti derivanti dalla costituzione all'estero di depositi di prodotti italiani e dai lavori eseguiti all'estero da nostre aziende, stanno a dimostrarlo. Dobbiamo, però, francamente ammettere che la legislazione stessa presenta ancora delle lacune in materia di copertura di rischi (tra cui le variazioni di costi di trasporto, i rischi di cambio, i normali rischi commerciali) e registra comunque una sensibile insufficienza assistenziale rispetto alle

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 LUGLIO 1959

provvidenze sancite in Germania, Francia e Belgio.

Non dubitiamo che a tale carenza si verrà a mano a mano ovviando in forza di due sollecitazioni fondamentali, che sono: la parità competitiva dei nostri operatori con quelli esteri, nel quadro degli obblighi del mercato comune; la necessità di assicurare alle nostre imprese una più facile copertura assicurativa, grazie alla quale esse possano reperire automaticamente linee di credito presso le loro banche, ai fini di un più basso costo del finanziamento alle esportazioni. Questo è anche il motivo per il quale la questione dell'assicurazione dei crediti alle esportazioni e quella dei finanziamenti per le esportazioni, abitualmente abbinata, vanno invece considerate solamente connesse, ed è il motivo per il quale il problema assicurativo è preminente rispetto a quello del finanziamento.

Nella relazione sono state incisivamente ed efficacemente illustrate le ragioni in base alle quali il ministro del commercio con l'estero ha recentemente disposto, con la nuova « Tabella A import », una più ampia liberalizzazione degli scambi con l'area del dollaro.

Dinanzi ai criteri di larghezza seguiti per i prodotti finiti industriali, ci domandiamo, però, per quali ragioni si è voluto escludere dal provvedimento il settore dell'utensileria meccanica. Si tratta di beni strumentali che consentono alla nostra produzione lo sviluppo di un'attività importante ed impegnativa, poichè è ben noto che gli utensili importati dagli Stati Uniti d'America sono di qualità così pregiata da consentire rendimento e durata eccezionali, soprattutto per potere essere impiegati su macchine che operano a velocità assai elevate, spesso indispensabili nella lavorazione di leghe speciali.

Ancor meno giustificabile appare tale esclusione al vasto nostro settore dell'utensileria, ove si pensi che allo stato attuale delle cose, mentre possono essere liberamente importate dagli Stati Uniti d'America macchine-utensili, viene preclusa la possibilità di rifornirsi, altrettanto agevolmente, degli utensili di cui le stesse sono dotate.

Questi ultimi, d'altro canto, per le loro particolari caratteristiche e per il loro costo elevato, non possono assumere alla importazione un volume tale da incidere sensibilmente sulla nostra produzione, tenuto conto altresì che molti tipi di utensili americani non sono fabbricati in Italia, e che la richiesta da parte dei consumatori — tra i quali i maggiori complessi industriali — è sempre più sentita ed insistente.

La crescente pressione competitiva derivante dalle misure progressive di abolizione delle tariffe doganali e delle restrizioni quantitative, che nel prossimo anno riceveranno ulteriore riduzione, deve sospingerci instancabilmente alla ricerca di nuovi ed all'incremento degli attuali mercati di sbocco dei nostri prodotti. Questo compito di *promotion* è così essenziale alla nostra economia, così complesso nei suoi termini, così costoso nella sua realizzazione, ma pur così remunerativo nei suoi risultati, da far considerare necessario: che ad esso vengano convogliati tutti gli sforzi del « Mincomes » e dell'I. C. E., combinandoli con tutte le possibili iniziative di affiancamento da parte dei nostri più esperti operatori; che alla intensificazione della *promotion* possano essere destinati senza limitazione i mezzi finanziari occorrenti, perchè le indagini di mercato, le rappresentanze commerciali, la nostra partecipazione alle mostre ed alle fiere estere, ogni intervento diretto alla conoscenza ed all'affermazione dei nostri prodotti abbiano, specie nei più lontani e meno pregrediti mercati, a trovare corrispettivo incremento di scambi.

I richiami che a noi giungono dai molti territori del sud Africa, del sud America e dell'Asia, intenti ad un processo formidabile di industrializzazione, che li apre alla trattazione dei beni strumentali e di consumo più pregiati o più qualificati, quali debbono essere considerati anche i nostri prodotti, vanno ascoltati e raccolti nella sola maniera concreta e proficua, e cioè inviandovi missioni di nostri funzionari e di nostri operatori, nella varia composizione e preminenza che ogni situazione di mercato potrà suggerire. Occorre appoggiare finanziariamente tali missioni, occorre accreditarle nell'efficienza e nel prestigio, tecnicizzandole là dove — come nei paesi ad economia socialista e soprattutto nel vastissimo mercato della Cina continentale — sembri opportuno dissipare ogni prevenzione di carattere politico e facilitare ogni intesa diretta tra operatori.

L'argomento delle difficoltà che gli operatori con l'estero incontrano nei servizi doganali può sembrare non pertinente, ma tali difficoltà, ripercuotendosi nella speditezza e nel costo delle operazioni di scambio, rendono invece opportuno e necessario farne cenno in questa sede.

La carenza del personale di dogana e la insufficienza degli spazi adibiti a tale servizio sono da lamentare principalmente in Milano, che è anche il varco principale del nostro interscambio. Il personale è assolutamente

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 LUGLIO 1959

insufficiente, costretto come è a sdoppiarsi nelle funzioni ad esso demandate dentro il recinto e nelle operazioni «fuori circuito». E la recente destinazione di 13 elementi a Milano non è valsa ad alleviare sensibilmente la situazione, sia perché essi hanno solo in parte sostituito i colleghi allontanatisi per raggiunti limiti di servizio (25) sia per la sussistenza di molto lavoro arretrato e per il forte incremento registratosi nel complesso dei servizi. Di qui il fenomeno ormai costante delle soste delle merci in transito e del conseguente aggravio dei costi per gli operatori.

Ma la gravità della situazione in genere delle sedi doganali non è solo funzionale e contingente; essa va riportata soprattutto alla vetustà delle norme che ancora oggi, dopo sessant'anni, regolamentano l'attività doganale. Basti accennare al fatto che il pagamento dei diritti doganali è tuttora limitato agli sportelli della Banca d'Italia, come se la tecnica bancaria si fosse arrestata al 1896 (anno cui risale l'ultimo regolamento sulle dogane), e che manca ogni meccanizzazione delle scritture doganali, esigenza elementare di quella automazione che oggi governa il funzionamento ed il rendimento di ogni ente. (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare lo onorevole Antonio Grilli. Ne ha facoltà.

GRILLI ANTONIO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, sarò brevissimo, limitando questo mio intervento ad alcune considerazioni di carattere particolare, tralasciando tutte le impostazioni di carattere generale.

Da diversi anni, ed in questi ultimi tempi con maggiore frequenza, vengono sostenute molte tesi ed avanzate proposte per un rinnovamento delle direttive nel settore del commercio con l'estero. L'esigenza di una politica più coraggiosa è profondamente sentita e viene imposta dalla necessità di aumentare il ritmo delle nostre produzioni, dal bisogno di favorire l'affermazione dei nostri prodotti sui diversi mercati e dalla nuova situazione europea. Accanto all'esigenza di un rinnovamento delle direttive si pone anche, e forse con maggiore urgenza, un'altra esigenza: quella di potenziare e rinnovare l'articolazione del Ministero affinché esso possa essere in grado di esercitare funzioni di orientamento nei confronti dei diversi settori della produzione nazionale che si trovano con il mercato comune europeo dinanzi a situazioni ed a problemi completamente nuovi.

L'azione degli organi del Ministero assume di giorno in giorno una funzione diversa e quindi un'importanza sempre più rilevante e determinante nella vita dell'economia nazionale, tanto che numerose considerazioni che noi possiamo fare in sede di discussione del bilancio e quindi dell'indirizzo del Ministero del commercio con l'estero potrebbero essere trasferite in sede di discussione sugli indirizzi della politica di altri ministeri e principalmente dei ministeri dell'industria e dell'agricoltura.

Trattandosi del bilancio del commercio con l'estero, è ovviamente necessario esaminare anche l'andamento della produzione nei suoi diversi settori e le possibilità di sviluppo in relazione alle correnti di esportazione. Nel momento in cui tutti i settori della produzione nazionale sono in fase di trasformazione, è indispensabile assolvere alla funzione di indicazione degli orientamenti produttivi. È per questo motivo di una evidenza lapalissiana che noi concordiamo pienamente con la proposta più volte avanzata di un aumento degli stanziamenti al fine di conseguire un effettivo potenziamento dei settori e dei servizi intorno ai quali, sia pure rapidamente, intendo intrattenermi prima di passare all'esame del commercio ortofrutticolo, le cui difficoltà formeranno oggetto particolare di questo mio intervento.

Dobbiamo prima riconoscere, però, che alle tesi e alle proposte avanzate da anni per un rinnovamento delle direttive nel settore del commercio con l'estero non sono seguiti i fatti. E sono sereno in questo giudizio, poiché non ignoro, né dimentico le iniziative che sono state prese negli ultimi tempi, né l'opera che ella svolge, signor ministro, per l'organizzazione di questo importantissimo settore.

Al Senato, nella seduta del 3 giugno, ella ha fatto rilevare molto opportunamente che in alcune circostanze le legittime esigenze degli operatori economici con l'estero non riescono ad essere corrisposte al cento per cento per il fatto che l'attività del suo Ministero risulta condizionata dalle esigenze di altri quattro ministeri: quelli del tesoro, delle finanze, dell'industria e dell'agricoltura. Vi sono alcune necessità generali — ella ha aggiunto — le quali determinano una sorta di collaborazione dialettica tra i diversi settori della vita nazionale. Collaborazione — vorrei aggiungere — che deve risolversi in uno stato di armonia tra i diversi settori, non soltanto in rapporto alle esigenze degli operatori eco-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 LUGLIO 1959

nomici con l'estero, ma in rapporto alle esigenze dei diversi settori della produzione nazionale, soprattutto per rispondere all'esigenza dell'indicazione degli orientamenti produttivi: indicazione particolarmente necessaria in questo momento per essere in grado di affrontare il grande mercato dei sei paesi della Comunità economica europea.

Su questo piano intervengono — oggetto di pensiero appassionato e di azione intelligente — le sorti, le condizioni, il presente e l'avvenire della nostra economia; l'avvenire del nostro popolo inteso e sentito nella sua indissolubile unità; le sorti di noi tutti e della nostra civiltà che sono legate all'affermazione, al successo del nuovo indirizzo che questa antica Europa intende darsi.

Tornando, dopo questa parentesi che non reputo superflua, al bilancio, riconosco con lei le esigenze degli operatori economici con l'estero che sono legittime ed in molte circostanze creano situazioni di una gravità quasi drammatica. Esse però si pongono nel quadro di una nuova e diversa problematica nella situazione creata, o, direi meglio, rappresentata dal M. E. C. Che nel 1958 il livello di esportazione sia rimasto quasi identico a quello dell'anno precedente è un fatto positivo che sta soprattutto a documentare la capacità degli operatori economici nazionali e la validità dell'economia del nostro paese in molti settori. Ma non possiamo per questo dirci tranquilli nei confronti dell'immediato futuro. Il trattato di Roma impone infatti una lunga serie di problemi la cui soluzione sarebbe pericolosissimo ritardare. Più che considerazioni strettamente tecniche si impone, come giustamente ha messo in rilievo l'onorevole relatore, una esigenza umana.

Il M. E. C. ha creato veramente condizioni di mercato, di costo, di tecnica, di legislazione assolutamente differenti da quelle fino a ieri esistite. Una fase completamente nuova si apre per tutte le imprese: l'organismo della nostra economia viene a porsi in un clima al quale non era abituato ed al quale, purtroppo, in moltissimi casi, non si dimostra idoneo. In queste nuove condizioni di mercato si richiedono operatori più preparati, operatori capaci di inserirsi nei nuovi settori di mercato, validamente assistiti da una fitta rete di informazioni che oggi esiste soltanto in parte e che si presenta con caratteristiche antiquate.

Questo problema ha una importanza relativa, forse, per le grandi imprese. Il problema interessa soprattutto le medie e piccole imprese, quelle che rappresentano il nucleo

più esteso della nostra struttura ed organizzazione economica. Per sopravvivere, questo settore deve essere assistito quotidianamente in linea tecnica, deve essere orientato, ha bisogno di indicazioni. Le piccole e medie imprese non sono in grado di organizzarsi ed orientarsi direttamente nella nuova situazione: esse rischiano di soccombere con tutte quelle conseguenze di ordine economico, sociale e politico che possiamo facilmente immaginare. Se non vogliamo che il mercato comune rappresenti la tomba delle piccole e medie imprese, ed aggravi lo stato di disagio di tutta la struttura della nostra economia, è della massima urgenza la costituzione di organismi tecnici moderni capaci di orientare e di indirizzare la produzione nazionale in relazione alle correnti di esportazione; organismi che diano fiducia ed una relativa tranquillità agli operatori che con la loro intelligenza e con gravi rischi quotidiani hanno contribuito a garantire un certo ordine sociale.

Si pone, ancora, urgentemente il problema del potenziamento della nostra rete commerciale all'estero la cui efficienza e consistenza sono oggi assolutamente insufficienti, soprattutto se consideriamo i passi veramente considerevoli fatti in questo settore dagli altri Stati, alcuni dei quali stanno conquistando un po' alla volta i nostri mercati tradizionali proprio attraverso un'accurata organizzazione commerciale, oltre al fatto, naturalmente, di praticare prezzi più bassi dei nostri. La conquista dei mercati esteri dipende anche dalla rete dell'organizzazione commerciale la cui importanza aumenta quando uno Stato indirizza la propria produzione verso i mercati sottosviluppati. Ed in questa direzione si muovono oggi gli stati più progrediti; in questa direzione dobbiamo noi moltiplicare le nostre energie se vogliamo potenziare la nostra economia ed avviare ad effettiva soluzione il nostro doloroso travaglio sociale. Con il relatore, mi auguro che la proposta di legge relativa all'adeguamento della nostra rete commerciale venga discussa con la massima urgenza.

In questo quadro, signor ministro, si dimostra sempre più valida la sua impostazione relativa al coordinamento dell'attività del suo dicastero con le attività di altri ministeri. Ma, ancora una volta, dobbiamo insistere affinché si esca dalla fase dell'enunciazione per affrontare quella delle realizzazioni. Il dinamismo che caratterizza la nostra epoca, la rapidità con la quale avvengono i mutamenti, le difficoltà obiettive del nostro paese non consentono indugi.

In Italia, forse per un vizio che è nel nostro carattere e nel nostro costume, si attribuisce eccessiva importanza alle impostazioni di carattere generale e si finisce per trasferire nel futuro o confinare nel limbo di una presunta tecnica pura l'impostazione e la soluzione dei problemi che si presentano sotto la luce della praticità. Numerosi problemi di organizzazione, che si trascinano da anni con grande danno sul piano economico, sociale e quindi politico, sarebbero stati risolti se ad essi avessimo tutti, senza distinzione di settori, dedicato una parte del tempo che abbiamo consumato e continuiamo a consumare intorno ad artificiosi tentativi pseudo filosofici, come potrebbero essere quelli della ricerca di presunte e sempre discutibili affinità. Le possibili affinità si rivelano sul terreno concreto, intorno ai problemi; la vocazione sociale, la disposizione verso una particolare concezione i gruppi politici possono dimostrarle attraverso l'adesione o meno a quelle iniziative che nascono dalla volontà di operare per lo sviluppo del nostro paese, per venire incontro alle esigenze del nostro popolo.

I nostri operatori economici con l'estero, in maggioranza uomini che hanno dimostrato capacità e volontà, chiedono oggi al Governo soprattutto l'assistenza della quale stiamo discutendo. Prima ancora delle agevolazioni, essi chiedono allo Stato una rete capace di garantire con rapidità quelle informazioni che sono alla base della vita dei mercati.

E, una volta che abbiamo parlato degli operatori, perché non accennare all'esigenza della istituzione di un albo per gli operatori economici con l'estero? Una incomprensibile preoccupazione di non ricalcare principi corporativi ne ritarda l'istituzione, largamente sentita. È necessario infatti, per evitare che ci si improvvisi esportatori dalla mattina alla sera, che ci sia da parte dello Stato e della categoria il diritto di accertare un minimo indispensabile di garanzie.

Dopo questa rapida panoramica sugli indizi generali, mi sia consentito portare il discorso sulla esportazione ortofrutticola italiana, che sta attraversando momenti poco felici e, in alcuni casi, veramente gravi. È evidente che quando parliamo dell'esportazione ortofrutticola, non abbiamo presenti soltanto le esigenze e le quotidiane difficoltà degli operatori con l'estero, che, ripetiamo, esistono e debbono essere attentamente individuate dagli organi competenti; ma anche e forse soprattutto pensiamo agli agricoltori, ai coltivatori diretti, ai mezzadri, ad uno

stuolo di modesti ortolani di tante zone d'Italia, le cui sorti dipendono anno per anno dalla clemenza delle stagioni e dall'andamento dei mercati. Pensiamo a quel vasto mondo di lavoratori stagionali: i cernitori, i raccoglitori, gli spedizionieri; pensiamo alle ditte specializzate per la messa in opera degli impianti di irrigazione ed agli auto-trasportatori: tutto un brulicante mondo di lavoratori che si mette in moto con il maturare del prodotto e che cessa i suoi movimenti con l'ingiallire delle ultime foglie.

È questo meccanismo a permettere che il denaro raggiunga ceti ed ambienti che generalmente vivono ai margini della società e per i quali le sorti di una campagna di raccolta coincidono con le sorti dei loro modesti, spesso disperati bilanci. Una campagna determina una invernata tranquilla per centinaia di migliaia di persone, o la fame: quella della quale tanto si parla, ma che poi raramente andiamo a cercare per renderci conto, almeno, del mondo nel quale viviamo e che non è, certamente, il migliore possibile dei mondi.

Non posso non ricordare l'ansia con la quale gli abitanti dei borghi lungo le valli delle mie Marche o gli abitanti delle cittadine sul litorale adriatico seguono, al tempo delle campagne, quelli che sembrano essere soltanto i problemi degli ortolani o dei coltivatori diretti. Il fatto è che quando precipita il prezzo del pomodoro sono tutti, in quelle valli amorevolmente coltivate, a risentirne; quando precipita il prezzo del cavolfiore primaverile è tutta l'economia, è tutta la vita della zona di Fano a risentirne, fino ai borghi che stanno sull'Appennino.

Il settore ortofrutticolo è uno dei più importanti per quello che rappresenta nella nostra bilancia commerciale: basti considerare che nell'anno 1958 il valore delle esportazioni è stato di 165 miliardi e 96 milioni. È per questo motivo che il mercato ortofrutticolo va attentamente studiato, orientato ed adeguato alla nuova situazione: esso interessa uno dei settori più importanti della nostra esportazione, ed investe gli interessi di larghe masse delle zone meno sviluppate dell'Italia.

I nostri esportatori incontrano sempre maggiori difficoltà per mantenere nelle condizioni attuali i mercati esteri che sono stati tradizionali per i nostri prodotti. In diversi settori le esportazioni nel 1958 hanno subito una flessione rispetto al 1957, a causa dell'aumentata produzione dei paesi importatori, ma anche a seguito della maggiore concorrenza da parte di altri paesi che stanno conquistando i nostri mercati tradizionali prati-

cando prezzi più bassi dei nostri, attraverso una politica che, nonostante l'articolo 92 del trattato di Roma, è ancora protezionistica nei confronti di qualche prodotto.

Specialmente in questo settore dell'esportazione è necessario, quindi, esaminare l'andamento delle produzioni e le possibilità di sviluppo dei vari settori produttivi in relazione alle correnti di esportazione, anche per adempiere in larga linea di massima ad un dovere di indicazione. Ecco la necessità di creare un'organizzazione tecnico-economica che possa affrontare i grossi problemi della produzione e del collocamento del prodotto all'estero.

È necessario, inoltre, che l'esportazione ortofrutticola sia esportazione di qualità, e che i nostri esportatori siano in condizione di affrontare con mezzi idonei la conservazione dei prodotti. Come è risaputo, a noi manca tra l'altro la indispensabile organizzazione di frigoriferi. E qui si dimostra sempre più valida la tesi della interdipendenza tra l'azione svolta dal Ministero del commercio con l'estero e quella svolta dal Ministero dell'agricoltura.

Il Governo, in data 18 aprile 1959, ha presentato al Senato un disegno di legge che stanziava 900 milioni per il concorso del 3 per cento da parte dello Stato nel pagamento degli interessi per un periodo di 15 anni a favore di « esercenti l'attività di esportazione dei prodotti ortofrutticoli ed agrumari che intendano impiantare attrezzature, ampliare o migliorare stabilimenti, magazzini forniti di frigoriferi, macchinari ed in genere locali dotati di impianti destinati al selezionamento, alla lavorazione e alla conservazione di prodotti ortofrutticoli da esportare all'estero allo stato naturale ». Il provvedimento di legge sta a dimostrare che è stata avvertita l'importanza e l'urgenza del problema, ma è evidente, al tempo stesso, che non sarà sufficiente a risolvere il problema. Il potenziamento delle esportazioni non può prescindere da un potenziamento qualitativo, sicché è necessario un radicale aggiornamento dei sistemi di lavorazione, di preparazione e di conservazione dei prodotti, se non si vuole soccombere di fronte ai paesi concorrenti che sono ormai modernamente attrezzati.

Nel settore degli orticoli, in questi ultimi anni si sono verificate delle difficoltà sulle quali è opportuno intrattenerci. La testé decorsa campagna dei cavolfiori non è andata bene e la precedente campagna del pomodoro è stata disastrosa. Basti pensare

che centinaia di vagoni di tale prodotto hanno dato dei ricavi lordi che non hanno nemmeno coperto il costo del trasporto e del dazio; e l'esportatore, oltre a rimetterci il valore della merce, dell'imballaggio ed il costo di lavorazione, ha spesso dovuto rimborsare il commissionario della differenza fra quanto pagato per il trasporto, dazio ed accessori, e quanto ricavato dalla vendita.

Le cause di tale penosa situazione sono molteplici, ma vale la pena di esaminarne alcune. Per i cavolfiori, abbiamo la concorrenza francese che, per avere percorrenze molto più brevi delle nostre, si trova in condizioni di particolare vantaggio. I mercati dell'occidente europeo sono tutti a breve distanza dalle zone di produzione. In più, gli esportatori francesi hanno assicurato un compenso minimo di 23 franchi per pezzo esportato. E a tale riguardo ho rivolto una interrogazione all'onorevole ministro, il quale mi diede affidamento che si facevano dei passi verso il governo francese che, così agendo, veniva meno a determinati impegni.

Ma l'incremento della produzione ed esportazione in Francia è stato favorito e garantito dal « fondo di mutua garanzia e di orientamento della produzione agricola » istituito il 20 maggio 1955. Questo fondo, che ha sede presso il Ministero dell'agricoltura, è alimentato dal pubblico bilancio ed interviene nelle operazioni interessanti la organizzazione, lo sviluppo dei mercati agricoli, nonché le esportazioni. In modo particolare, effettua anticipazioni, garantisce prezzi minimi dei prodotti esportati, rimborsa parzialmente le spese di trasporto (sia del prodotto esportato, sia degli imballaggi di ritorno) e finanzia perfino la propaganda dei prodotti agricoli francesi sui mercati esteri con un sottoconto che nel 1959 ha avuto una dotazione di 205 milioni di franchi. Con l'istituzione di questo fondo, la Francia ha applicato una efficace politica agricola di esportazione in vista di un graduale e sempre più forte inserimento della sua economia agricola nel M. E. C. Dal punto di vista strutturale, questo fondo altro non è che un conto di commercio, posto, quale conto speciale del tesoro, sotto la duplice tutela del Ministero delle finanze e del Ministero dell'agricoltura, gestito da un comitato di gestione composto da elementi responsabili dei principali servizi finanziari, economici e tecnici interessati. Dal punto di vista finanziario, le risorse permanenti e stabili del fondo vengono assicurate da una quota versata dai produttori e da una forte sovvenzione del bilancio statale

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 LUGLIO 1959

destinata a regolarizzare le correnti di esportazione, e ripartire nelle annate di cattivo raccolto le eccedenze accumulate nelle annate di abbondanza, a sviluppare le produzioni deficitarie. Il fondo è quindi essenzialmente uno strumento di azione economica.

Il fondo, quale elemento indispensabile della politica agricola francese, si inserisce nella politica economica d'insieme, specialmente nel settore degli scambi, per favorire le esportazioni e facilitare la conclusione di accordi a lungo termine. Così di volta in volta si stabilisce di concedere dalle risorse del fondo: a) anticipazioni, prestiti, sovvenzioni agli organi d'intervento pubblici o privati che assicurino lo smercio dei prodotti agricoli e che eseguono o fanno eseguire i programmi di esportazione; b) sovvenzioni destinate all'incoraggiamento delle nuove colture, nonché allo sviluppo e al miglioramento delle condizioni di vendita dei prodotti agricoli; c) aiuti agli esportatori sotto forma di rimborso totale o parziale delle spese di trasporto, ed altre provvidenze.

Qualcosa di simile potrebbe e dovrebbe essere fatto in Italia per venire incontro in maniera concreta alle esigenze degli esportatori e al diritto dei produttori agricoli di vedere remunerato il loro lavoro. Grazie a questa politica di protezione seguita dal governo, la Francia ha potuto, nel caso dei cavolfiori, mettere in gravissime difficoltà il nostro corrispettivo ramo di produzione.

Ed io ne parlo anche per rappresentarvi, onorevoli colleghi, le difficoltà di una zona marchigiana, di quelle Marche dove una popolazione laboriosa ed equilibrata vede di anno in anno aggravarsi la crisi in tutti i campi senza che sostanziali interventi dello Stato si facciano sentire. Da alcuni anni l'economia del fanese, dei comuni vicini, di quelli della valle del Metauro e della bassa vallata del Cesano, ha ricevuto dei gravi colpi per i bassi realizzi conseguiti con la produzione dei cavolfiori. Se si pensa che il cavolfiore fanese è un prodotto conosciutissimo sui mercati esteri e che, insieme con il pomodoro da esportazione, concorre ad assicurare un movimento di liquidi che si aggira sui due miliardi e mezzo di lire annue, allora si può comprendere il vivo interesse che cittadinanza e coloni hanno per questa crisi. Sono quasi duemila famiglie di coloni (delle quali circa 600 di coltivatori diretti) a risentirne profondamente ed in modo diretto, mentre altre migliaia di lavoratori, reclutati quasi tutti nei centri urbani fra i sottoccupati, rischiano di perdere il lavoro

stagionale di seminatori, imballatori, inchiodini, scaricatori e segantini.

Nel 1957 la forte concorrenza francese saturò il mercato tedesco. Di conseguenza, i prezzi crollarono ed i produttori non rifecevano nemmeno le spese. Quell'anno i coloni, con la morte nel cuore, videro maturare e perdersi sotto i propri occhi enormi quantitativi di prodotti. Si parlò di gelo artificiale. Anche nel 1958 gli ortolani non realizzarono le spese. Quest'anno la campagna dei cavolfiori primavera, sempre a causa della concorrenza francese, ha subito le stesse sorti. Su un arenile poverissimo che vedeva vivere stentatamente solo alcune famiglie mezzadrili, sorse, dopo il 1930, quella lunga teoria di casette che ogni viaggiatore che percorre in treno il tratto Fano-Marotta può ammirare dai finestrini. Senza provvedimenti quella zona corre il rischio di riprecipitare nell'antico squallore, contribuendo a rendere sempre più drammatica la situazione di una zona economicamente già depressa. Dalle lire 30-25 alla pianta di alcuni anni fa, siamo scesi alle 14-10 e più giù ancora, insomma, sotto i costi di produzione. Si calcola che un ortolano, cioè quel produttore agricolo che trae il proprio sostentamento dalla produzione dei cavoli, dovrebbe ricavare, per non rimettere, lire 19 per ogni pianta, lire 17 dovrebbe ricavare il coltivatore diretto, tenendo conto dei recuperi aziendali ed utilizzo del terreno. Nel 1958 gli agricoltori fanesi avevano diretto ai paesi dell'Europa nord occidentale 2.500 carri ferroviari con un carico complessivo di 200 mila quintali di cavolfiori; nel 1959 la produzione è salita ad oltre 260 mila quintali.

Orbene, questa zona è in crisi per le ragioni che ho esposto. La concorrenza francese favorita dai provvedimenti che ho cercato di delineare, impone che anche da parte del nostro Governo si intervenga con misure straordinarie.

Nel settore del pomodoro la concorrenza dei paesi di oltre cortina è spietata. In particolare dalla Bulgaria arrivano sui mercati tedeschi treni e treni di merci il cui esito è spesso disastroso e che fa precipitare i prezzi di analogo prodotto da altre provenienze. Nei paesi ad economia comunista i fattori economici hanno importanza relativa nel determinare correnti di traffico. Il risultato finanziario dell'esportazione ha poca importanza per i preposti all'economia dei paesi di oltre cortina. Per loro vale il linguaggio statistico per quantità e non quello per valori.

Le stesse concorrenze i nostri esportatori trovano nel settore delle uve da tavola,

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 LUGLIO 1959

dove alla Bulgaria si è aggiunta la Jugoslavia. Per le insalate, la Spagna e la Francia intervengono sui mercati svizzeri e della Renania. La Spagna e la Francia favoriscono le esportazioni con premi e riduzioni nei trasporti.

Avendo parlato della concorrenza non si può non trattare l'argomento della difesa degli interessi dei nostri esportatori sui mercati di vendita stranieri.

L'esportatore italiano è, in detti mercati, alla mercé degli operatori stranieri. Gli svizzeri, in ispecie, fanno il loro comodo a danno della nostra economia. Con la Svizzera avevamo un trattato di Como che, per quanto capestro, aveva la parvenza di regolare certi rapporti e di determinare qualche formalità nel caso di contestazioni. Scaduto detto contratto, tutta la nostra esportazione è alla mercé degli elvetici. I contratti di acquisto valgono, per gli svizzeri, solo con il mercato favorevole. In caso di flessione dei prezzi, il danno ricade sempre sull'esportatore italiano che nessuna difesa ha contro compiacenti perizie fatte in famiglia, perizie che servono a fare ricadere sui nostri operatori le conseguenze economiche di errate previsioni o di improvvisi perturbamenti sui mercati.

Non un rappresentante italiano all'estero che possa contestare tali perizie, non una norma che dia all'esportatore italiano un minimo di garanzie!

Di fronte alle agevolazioni e protezioni di cui godono gli esportatori stranieri, la nostra esportazione ortofrutticola può vantare il maggior onere derivante dal costo dei trasporti e comunicazioni, dai costi previdenziali e dal gravame fiscale. Il costo del trasporto ferroviario supera, spesso, il valore della merce. Quello delle comunicazioni telefoniche e telegrafiche aumenta in ragione geometrica con l'aumentare delle difficoltà di collocamento.

Nel campo del lavoro, l'incidenza delle contribuzioni previdenziali e sociali è fortissima. Essa aumenta sempre più per la pretesa di voler applicare ad un settore particolare ed a carattere discontinuo e saltuario norme studiate e dettate per settori con caratteristiche ben diverse. Il fisco, poi, con il voler tassare su un reddito presunto rapportato al movimento — anche quando le perdite sono di una evidenza lampante — dà il colpo di grazia agli esportatori.

Per il fatto che ai commercianti ortofrutticoli è impossibile presentare una documentazione formalmente inoppugnabile circa la

merce acquistata (trattasi, generalmente, di merce acquistata direttamente dai produttori), gli uffici delle imposte dirette impongono i loro balzelli senza tener conto delle ragioni giustificative e delle dichiarazioni dei redditi; balzelli basati su calcoli e presunzioni dedotti da altre situazioni ed in altre epoche.

Da questo quadro a me sembra risultino evidenti lo stato di estrema difficoltà dei nostri operatori del settore ortofrutticolo, la crisi conseguenziale di un vastissimo settore della nostra economia agricola, il pericolo che investe tutto un mondo di modesti operatori e di lavoratori che vivono al margine del settore ortofrutticolo.

Il Governo ha il dovere di intervenire con provvedimenti immediati in favore di un settore della nostra economia che dà il maggiore apporto all'esportazione italiana. Nel dicembre 1958 fu annunciato un disegno di legge per la restituzione dell'I. G. E. sull'imballaggio dei prodotti ortofrutticoli ed agrumari destinati all'esportazione. Dovrebbe essere ripreso ed approvato quel provvedimento: sarebbe un primo passo sul terreno dei fatti, anche se modesto.

Necessaria mi sembra anche la costituzione, in Italia, di un organo simile a quel « fondo di mutua garanzia ed orientamento » che così buona prova sta dando in Francia. Esso riuscirebbe principalmente a garantire i prezzi minimi. È necessario inoltre che i paesi aderenti al M. E. C. prendano in seria considerazione la grave situazione creata nel settore ortofrutticolo e preordinino, con un piano organico, le produzioni, tenendo presenti le quantità di prodotto che il mercato soprannazionale può assorbire. Solo così potremo evitare perdite di ricchezze e determinare il giusto profitto sociale per i produttori agricoli.

Valga l'esempio, per l'Italia, delle bietole da zucchero i cui quantitativi di produzione sono prefissati. Per l'estero, invece, valga l'esempio dell'Olanda che fissa, anzi delimita le aree che dovranno essere messe a coltura di tulipani. Naturalmente la determinazione dei quantitativi, per le varie colture, dovrà essere stabilita desumendo dai dati statistici le possibilità di consumo dei vari paesi ed i costi di produzione.

Si tratta, in sostanza, di creare un piano internazionale fra i paesi del M. E. C. per risolvere un problema di importanza fondamentale per l'economia del nostro paese. (*Applausi a destra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare lo onorevole Musto. Ne ha facoltà.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 LUGLIO 1959

MUSTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la relazione che accompagna il bilancio del commercio estero contiene le linee su cui la maggioranza ed il Governo ritengono di dovere sviluppare questo settore importante della vita economica del paese, linee sulle quali desideriamo precisare la nostra posizione.

Nella relazione viene esplicitamente ammesso che nel 1958 il commercio estero italiano ha subito una contrazione del volume monetario degli scambi, passato da 3.886,5 miliardi del 1957 a 3.565,7 miliardi del 1958. La contrazione è stata di 320,8 miliardi, pari all'8,4 per cento. La prima considerazione che noi facciamo in proposito è che, se si tiene conto del volume del nostro interscambio, la contrazione appare ancora più seria e grave di quanto non denunciino le cifre.

Dalla relazione emerge anche chiaro che sia la voce importazioni sia quella esportazioni hanno registrato una battuta di arresto ed un calo sensibile. La variazione nel valore complessivo delle importazioni registra un calo in percentuale del 13,7 per cento, poiché sono scese da 2.296 miliardi del 1957 a 1.980,6 miliardi del 1958.

La considerazione che facciamo a questo proposito è che, se si tiene presente il fatto che l'Italia importa materie prime per lavorarle ed esportare poi il prodotto finito, il calo delle importazioni ha rappresentato un fenomeno nettamente negativo per l'Italia.

Anche nelle esportazioni abbiamo avuto un netto regresso, passando da 1593,6 miliardi del 1957 a 1585,1 miliardi del 1958, con una diminuzione dello 0,5 per cento che apparirà nella sua vera luce quando esamineremo più da vicino la politica perseguita dalla maggioranza e dal Governo negli scambi con l'estero.

Vorrei fare una prima considerazione d'ordine generale. Il nostro commercio estero, così come appare dalle aride cifre riportate nella relazione, ha ricevuto dei duri colpi, che gli sono stati inferti a seguito dell'indirizzo politico seguito dalla maggioranza e dal Governo. Tale politica si sostanzia nella nostra adesione al mercato comune europeo e nello stretto legame con l'area del dollaro. Il regresso del nostro commercio estero è dovuto, a nostro avviso, in primo luogo alla politica della « guerra fredda » fatta dalla maggioranza e dai governi clericali; in secondo luogo, all'attuazione del mercato comune europeo, che è poi il figlio spurio della N. A. T. O.

Mercato comune europeo. Con la sua entrata in vigore e l'attuazione, noi abbiamo ricevuto duri colpi in direzione dell'economia nazionale. Il primo settore ad essere colpito, il settore più debole e più arretrato, è stato quello dell'agricoltura, come è già stato sottolineato dai colleghi che mi hanno preceduto. Sono noti gli avvenimenti che hanno richiamato l'attenzione dell'opinione pubblica italiana, i fatti di Marigliano, la rivolta contadina a proposito della crisi che ha investito Marigliano e gli altri comuni della Campania, la crisi cioè nell'esportazione delle patate, che non è solo un problema di speculatori venuti alla ribalta. Vi è infatti la concorrenza dei prodotti primaticci del Marocco sul mercato tedesco, che ha soppiantato la produzione italiana.

Vi è la crisi del vino, che colpisce decine di migliaia di produttori attraverso la concorrenza dei vini francesi e algerini. In un convegno tenuto a Bari l'altro giorno, gli esperti di questa materia hanno valutato il danno inflitto alla produzione vitivinicola italiana in 100 miliardi di lire di cui il 20 per cento è attribuito alla Puglia. Poiché la Camera ha discusso le mozioni sul vino in questi giorni e l'onorevole Longo ed altri colleghi hanno già espresso il punto di vista del nostro gruppo, non ritengo di dovermi dilungare su questa questione.

Vi è poi la crisi agrumaria che colpisce la Sicilia a causa della concorrenza dei prodotti spagnoli. Vi è la crisi che investe gli ortaggi e la frutta. L'Algeria, la Spagna e il Marocco hanno espulso i nostri prodotti dalla Germania, dal Belgio, dal Lussemburgo. Vi è stata la caduta del prezzo del mandarlo in Puglia. Il mandarlo, che costava nel 1956 126 mila lire il quintale, è calato ora a 55-60 mila lire il quintale. Vi è la famosa concorrenza delle noccioline americane, che ci ha soppiantati sui mercati austriaci, svizzeri e tedeschi.

Per quanto riguarda la crisi dell'olio di oliva, non voglio aggiungere altro a quanto ha detto l'onorevole Ballardini. Egli ha citato l'*Espresso* a proposito di un sequestro di olio nostro negli Stati Uniti d'America. Il fatto è che vi è una forte concorrenza della Tunisia, dell'Algeria, della Spagna; e negli stessi Stati Uniti il nostro prodotto viene sostituito con quello di questi paesi.

Con l'entrata in vigore del M. E. C. si è dato l'avvio alla formazione dei « calendari agricoli ». Ogni nazione aderente alla comunità stabilisce il periodo dell'anno durante il quale si vietano le importazioni di fiori, di

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 LUGLIO 1959

frutta, di ortaggi, ecc. La Germania di Bonn, con tale sistema, ostacola da un lato, le nostre esportazioni di fiori di frutta e di ortaggi durante certi periodi dell'anno, mentre, dall'altro lato, favorisce i prodotti francesi e dei territori d'oltremare a scapito di quelli italiani.

Ecco un clamoroso esempio del modo come funziona l'alleanza franco-tedesca. La Francia e la Germania, alle spalle degli altri paesi del M. E. C., hanno stipulato recentemente un accordo preferenziale che consente alla prima di esportare nella Repubblica federale cereali per la panificazione e mangimi: tutto ciò in barba al trattato di Roma, alla cosiddetta « solidarietà comunitaria » e alle altre belle parole piene di latte miele che sono state pronunziate a proposito del M. E. C.

Ciò dimostra che all'interno del mercato comune il connubio franco-tedesco mira a salvaguardare la produzione agricola francese e dei territori d'oltremare a danno delle nostre esportazioni agricole.

Il nostro paese corre quindi il grave rischio di veder ridotte notevolmente le proprie esportazioni agricole, addirittura rispetto agli stessi accordi che vigevano prima dell'entrata in vigore del mercato comune, sia con gli altri paesi del M. E. C. sia con gli altri paesi dell'O. E. C. E.

Chi ha sottoscritto il mercato comune (come l'onorevole Graziosi, di cui ho ascoltato in Commissione le lamenti, e l'onorevole Bonomi) è costretto a confessare che esso va male e a dire apertamente che stiamo andando alla deriva, mentre i nostri concorrenti sorridono per le nostre difficoltà. Approssimandosi l'autunno, l'onorevole Bonomi mette le mani avanti a proposito dei problemi del grano, del vino e dell'olio e scrive addirittura che camminiamo su un terreno cosparso di bombe.

Se questa è, a grandi linee, la situazione drammatica che si registra nell'agricoltura, quale è invece il quadro che ci presenta l'altro settore decisivo dell'economia nazionale, l'industria? Non è per amore al pessimismo ad ogni costo che noi affermiamo che anche in direzione dell'industria il mercato comune ha agito sfavorevolmente: sono i fatti a dimostrarlo. Del resto la stampa e l'opinione pubblica hanno fatto sentire più o meno apertamente la loro voce e le loro critiche. Non è mia intenzione citare queste fonti, del resto note ai colleghi; citerò una fonte non sospetta, la relazione del governatore generale della Banca d'Italia sull'esercizio 1958.

A proposito dell'esportazione di manufatti il governatore così si esprime: « Un'altra importante causa del più basso ritmo di sviluppo della produzione industriale del 1958 va individuata nel meno accentuato aumento dell'esportazione di prodotti manufatti verificatosi nel 1958 rispetto ai due anni precedenti. Difatti i valori delle esportazioni di prodotti lavorati si accrebbero di 85 miliardi nel 1956 (pari al 15 per cento in più), di 154 miliardi nel 1957 (pari al 24 per cento in più), di 63 miliardi nel 1958 (pari all'8 per cento in più) ».

Questo fatto viene così commentato: « Ciò significa che in termini di quantità la flessione nel ritmo di aumento è stata dal 20,4 per cento nel 1957, al 10,6 per cento, del 1958; il che significa un calo secco del 50 per cento ».

E l'esame prosegue per un altro settore importante, attualmente in crisi, quello tessile. Il dottor Menichella richiama l'attenzione sul fatto che un maggior divario deve registrarsi nell'esportazione dei tessili (sottolineo questo fatto) e getta l'allarme fornendo queste cifre: nel 1956 il settore tessile vide l'aumento di 17 miliardi, nel 1957, di 29 miliardi, nel 1958 l'esportazione si sarebbe contratta di 25 miliardi tornando al livello del 1956. Sono note le continue richieste, i richiami espressi pubblicamente attraverso la stampa, dagli industriali di Como, per cui mi ritengo dispensato dal citarli.

Qual è la situazione nel settore siderurgico? Le cose non vanno certamente bene. Il tasso di accrescimento (è questo che dobbiamo tener presente) della produzione industriale nazionale è stato del 2,7 per cento nel 1958 rispetto al 7,1 per cento del 1957. All'abbassamento del tasso di accrescimento dell'intera produzione industriale ha contribuito anzitutto ciò che si è verificato nell'industria siderurgica. Ecco i dati riportati nella già citata relazione del direttore generale della Banca d'Italia a proposito dell'andamento della produzione siderurgica: 1954, 21 per cento di aumento; 1955, 28 per cento; 1956, 11 per cento; 1957, 13 per cento; 1958, 7 per cento.

L'andamento delle due correnti di scambio con l'estero per i prodotti dell'acciaio ha portato ad un appesantimento del mercato italiano per un più elevato concorso dell'importazione. Già nell'ultimo trimestre del 1958 si era constatata una inversione nella situazione dell'interscambio che da attiva diventa passiva. Ragguagliate all'acciaio grezzo, le importazioni in quest'ultimo trimestre del

1958 superavano di 65 mila tonnellate le esportazioni. Nei primi 4 mesi del 1959, per i quali si hanno i dati dell'Istituto di statistica, la situazione si è ulteriormente aggravata e il bilancio risulta passivo con 100 mila tonnellate di eccedenza di importazioni per il nostro paese. Bisogna aggiungere che appaiono frequentemente sul mercato italiano (come nel non molto lontano 1953-54) partite di prodotti siderurgici francesi e tedeschi a prezzi difforni da quelli fissati dai trattati del M. E. C.

Per quanto riguarda il carbone, l'Italia è obbligata ad acquistarne dalla Comunità carbosiderurgica ad un prezzo maggiore di quello vigente sul mercato internazionale, compiendo a prezzi più alti di quelli sovietici, polacchi ed americani. L'onorevole Vedovato, nel corso del suo intervento, ha detto che si sta affacciando sul mercato del carbone anche la Polonia. In questo settore la Polonia opera, in verità, da tempo a prezzi più bassi di quelli tedeschi. L'Italia ha dovuto così pagare il carbone tedesco a prezzi molto cari e ha dovuto sacrificare sull'altare degli interessi dei capitalisti stranieri le miniere del Sulcis e i 9 mila operai licenziati in quel settore, senza contare il pericolo che vi è per i nostri fratelli attualmente nel Belgio.

Qual è la situazione nel settore dell'industria chimica? Mi dispenserò dal fare un commento citando *Mondo economico*, in cui nel numero 27 del luglio 1959 è comparso un articolo dal titolo « Industria chimica italiana » a firma del dottor Luigi Morandi. Vi si afferma: « Se, come abbiamo detto, dall'esame del nostro commercio chimico con l'estero possiamo trarre una ragione di compiacimento, altrettanto non è esaminando la nostra posizione chimica nel mercato comune europeo. Risulta infatti che dai paesi del M. E. C. e loro dipendenze, nel 1958 abbiamo importato per 55 miliardi di lire ed esportato per 20 miliardi. Il nostro saldo passivo di 35 miliardi è così distribuito: 26 miliardi verso la Germania, 4 verso la Francia, 4 verso i Paesi Bassi, un miliardo e mezzo verso il Belgio e il Lussemburgo ».

Naturalmente, chi ha goduto di questa situazione sono i monopoli franco-tedeschi e quelli italiani, perché la Montecatini certamente non ci ha rimesso le penne!

Quali sono le prospettive? Noi riteniamo che non sono certamente rosee così come appaiono nella parte finale della relazione a proposito del M. E. C. Le notizie che si hanno in questi giorni ci dicono che la situazione invece si aggrava.

Prendete l'esempio delle Cotoniere meridionali di Napoli, a forte partecipazione statale attraverso l'I. R. I.: hanno quasi del tutto perduto i mercati del M. E. C., ai quali fornivano tele, tessuti, ecc. Prendete il caso dell'industria del vetro a Napoli, dove vi sono ancora tre vetrerie appartenenti al gruppo Ricciardi: ebbene, queste vetrerie napoletane sono cadute nelle mani di un monopolio francese, precisamente del Saint Gobin.

Le autorità greche hanno apportato modifiche al regime delle importazioni, stabilendo che, per tutta una serie importante di prodotti, l'Italia non possa superare un determinato contingente, valutato del 20 per cento inferiore a quello del 1958. L'Austria, dopo aver ridotto le sue importazioni dall'Italia di 175 milioni di scellini, ha ora sospeso l'acquisto di calzature che stava effettuando sul mercato italiano, mettendo in serie difficoltà la produzione di questo settore. La Svizzera, nel 1958 ha acquistato dall'Italia per 870 milioni di franchi svizzeri, con una diminuzione di 66 milioni nei confronti dell'anno precedente.

Voi dite che il mercato comune deve essere difeso perché ci permetterà l'espansione delle nostre merci; in realtà le cose vanno diversamente, vanno nella direzione opposta di quella che voi dite di voler perseguire. Chi in realtà trae vantaggio da questa situazione sono i monopoli e il blocco franco-tedesco, che praticamente domina all'interno del mercato comune europeo. Desidero fare un esempio in proposito.

I paesi del M. E. C. producono il 25 per cento della produzione mondiale di macchine utensili; di questo 25 per cento, l'Italia ne produce nella misura del 2 per cento, la Francia del 6 per cento, la Germania occidentale del 16 per cento, cioè una produzione pari al 64 per cento dell'intera produzione del mercato comune europeo. Ecco la potenza del blocco franco-tedesco. Il M. E. C. serve alla Germania e alla Francia come uno strumento per la loro penetrazione, per la conquista non solo dei paesi appartenenti alla comunità, ma come strumento di espansione imperialista e colonialista, per la conquista di altri mercati all'esterno del M. E. C.. Ed è così che viene giudicato dalle potenze afroasiatiche, le quali hanno compreso di trovarsi di fronte all'imperialismo tedesco e francese coperto da una nuova maschera, ma nella sostanza identico a quello che esse hanno sempre conosciuto.

Il contrasto e la lotta fra le potenze imperialiste per la conquista dei mercati è in

atto e tende ad acuirsi. Il conflitto tra l'Inghilterra da un lato e la Francia e la Germania occidentale dall'altro è in atto. Con la costituzione della piccola zona di libero scambio dei sette esterni, come si definiscono ormai, la guerra commerciale all'interno degli stessi paesi dell'O. E. C. E. dominerà gli avvenimenti futuri.

Del resto, quello che io sto affermando non è detto soltanto da questi banchi, dalla nostra parte, ma è detto anche da persone che siedono sui banchi del Governo. Vi è stato il numero 12 di *Concretezza*, la rivista diretta dall'onorevole Andreotti, che riporta un articolo dedicato appunto a questo problema. Desidero leggerlo: « Pare quasi certo che i sette converranno di abolire dazi e contingenti ad un ritmo del 20 per cento all'anno; sicché in 5 anni l'integrazione sarebbe cosa fatta. Il M. E. C. invece, prevede un ritmo del 10 per cento all'anno; sicché l'integrazione non si verificherebbe prima di 10-12 anni. Quali le conseguenze? — dice l'articolista — Che la Gran Bretagna, per esempio, riuscirà ad esportare verso i sette più di quanto non esporti oggi ai danni ovviamente dei sei, cioè del M. E. C. ». E conclude: « Ora, tutto questo in parole povere, che cosa significa? Significa la guerra doganale o quasi ».

Sono parole scritte in una rivista che appartiene alla vostra parte, alla democrazia cristiana. In realtà, voi avete trascinato l'Italia in questa avventura e ne avete la piena responsabilità. Per uscirne fuori, fin tanto che ne abbiate il tempo, è necessario abbandonare la strada del M. E. C. e cercare nuove direzioni di sbocco al nostro commercio con l'estero, in direzione dei paesi sottosviluppati e del campo socialista, mutando nei confronti di questi paesi il nostro atteggiamento. Bisogna presentarsi a questi paesi con una nostra politica autonoma, indipendente dagli imperialisti e dai monopoli dando a questi paesi la fiducia che finora non hanno avuto a causa dell'atteggiamento mantenuto dagli uomini al Governo del nostro paese. Bisogna agire in direzione dei paesi sottosviluppati, verso i paesi dell'Asia e dell'Africa dove noi possiamo intensificare l'interscambio.

Naturalmente, non possiamo mantenere verso di essi l'atteggiamento che hanno gli imperialisti. Nei confronti dei paesi afroasiatici e del mondo arabo, il nostro atteggiamento deve essere diverso da quello degli imperialisti. I paesi sottosviluppati hanno bisogno di manufatti, di merci lavorate, di

beni strumentali. Questi paesi, però, non hanno il denaro per pagare e chiedono di poter pagare con un sistema differito, con lunghe dilazioni. E, badate che questa esigenza si va facendo strada fra operatori, industriali, tecnici, economisti e uomini politici del nostro paese. L'ultimo numero di *Civiltà degli scambi* (una pubblicazione della Fiera del levante di Bari) riporta appunto la posizione che in questo senso è stata presa anche dagli onorevoli La Malfa e Tremelloni in una intervista concessa appunto a quella rivista. Questa necessità, ogni giorno, conquista uomini di vari settori della opinione pubblica italiana, i quali chiedono di imprimere un nuovo indirizzo al nostro commercio con l'estero.

E, infatti, proprio sulla rivista che ho citato poc'anzi, a firma di Giuseppe Fazio, si legge un articolo intitolato: « Nuova direzione al commercio con l'estero ». Non è un comunista che scrive, su una rivista che è diretta dal presidente democristiano della fiera di Bari, professor Tridente, quanto segue: « Né va sottovalutata la ragione politica che consiglia tutti i paesi dell'occidente ad assicurare lo sviluppo dei paesi sottosviluppati fornendoli di beni strumentali a pagamento differito. L'economia italiana otterrà da tale politica commerciale a largo respiro tangibili vantaggi contingenti e permanenti, attuali e futuri ».

Perché l'Italia non dovrebbe vendere le sue merci a pagamento differito e importare dai paesi sottosviluppati le materie prime di cui questi dispongono? In questo modo il nostro atteggiamento verso questi paesi non sarebbe del tipo degli imperialisti e l'Italia otterrebbe fiducia e vantaggi nei paesi sottosviluppati che apprezzeremo meglio nel tempo e il prestigio dell'Italia ne uscirebbe grandemente rafforzato.

Tenete presente e non dimenticate che l'Unione Sovietica concede aiuti con prestiti a basso tasso, di gran lunga inferiore a quello dei paesi imperialisti, all'India, all'Egitto, all'Irak, e ha dimostrato così a tutto il mondo che il socialismo ha un volto completamente diverso da quello dell'imperialismo e che il suo volto è quello del sincero amico dei paesi sottosviluppati. Se volete differenziarvi dalle potenze coloniali ed imperialiste dovete presentarvi in modo diverso con una politica diversa, con una politica vostra, autonoma, italiana, in direzione del campo socialista.

Il relatore ci presenta il quadro dell'interscambio fra l'Italia e i paesi socialisti, Cina

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 LUGLIO 1959

compresa. Le importazioni e le esportazioni sono a un livello estremamente basso. Nel 1958 abbiamo importato per il 3,6 per cento e abbiamo esportato per il 4,8 per cento. Le cifre parlano da sole! È veramente pietoso dover constatare come il nostro commercio estero con il mondo socialista popolato da un miliardo di esseri umani sia così misero. Un'area che comprende il 45 per cento della popolazione mondiale è quasi sconosciuta ai nostri operatori commerciali. Il relatore afferma che le difficoltà di commerciare con questi paesi sono dovute al monopolio statale del commercio estero e che questa gestione risponde a criteri extra-economici, che il sistema multilaterale di scambi e pagamenti ora in atto anche nei loro confronti non appare certo il più indicato.

È la solita storiella dietro la quale cercate di nascondervi. Mentre voi affermate ciò e vi trincerate su queste posizioni, gli altri paesi si muovono. Mentre voi dite che non potete commerciare con l'Unione Sovietica e fate accordi di scarsa importanza con i paesi del socialismo, la Finlandia, l'Inghilterra, la Francia, la Germania occidentale tra il 1952 e il 1957 hanno aumentato il volume dei loro scambi con l'Unione Sovietica di ben quattro volte e mezzo; l'Inghilterra ha stipulato accordi con l'Unione Sovietica per 57 milioni di sterline nel 1958, per 80 milioni di sterline nel 1959. Sempre l'Inghilterra con la Cina ha portato il totale dei suoi scambi a 20 milioni di sterline nel 1957, cifra assai inferiore a quelle del 1958 e dell'anno in corso.

La Germania occidentale ha concluso degli affari notevoli con l'Unione Sovietica e tutti sanno che le acciaierie Krupp forniscono all'Unione Sovietica la loro produzione. La Germania occidentale ha inviato in Cina nel 1957 una missione ufficiale facente capo all'associazione Germania-Cina. Ho già fatto un cenno in Commissione. Che cosa c'è di nuovo? Le notizie che si hanno ci dicono che la missione capeggiata da Wolf ha realizzato l'obiettivo di estendere del 20 per cento le esportazioni della Germania occidentale verso la Cina popolare. La Francia ha inviato una missione governativa in Cina fin dal 1957 ed ha realizzato e realizza tuttora numerosi accordi commerciali con l'Unione Sovietica. Gli stessi paesi della N. A. T. O. non hanno paura di fare degli affari con l'Unione Sovietica. L'Inghilterra, l'Olanda, la Danimarca e la Norvegia hanno rapporti diplomatici con la Cina popolare, mentre voi continuate a riconoscere il governo di Ciang

Kai Shek e a mantenere quindi i rapporti con Formosa. Avete stipulato con Formosa un accordo per 20 milioni di dollari, senza portarlo a compimento: infatti, tale accordo è stato eseguito appena per alcune centinaia di migliaia di dollari!

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
TARGETTI

MUSTO. Nell'interesse di chi l'Italia rinuncia ad avere rapporti con la Cina popolare? Noi oggi siamo esclusi dal grande mercato cinese a causa della vostra cecità politica. Sappiamo della delegazione italiana che dovrebbe andare in Cina e conosciamo anche le difficoltà che sono sorte. Questa vostra politica è un grave atto, direi un insulto, contro il grande popolo cinese. L'Italia ha bisogno della Cina, e vi chiede il riconoscimento ufficiale di essa.

Per quanto concerne gli altri paesi socialisti, l'onorevole Dal Falco afferma nella relazione che esistono difficoltà nel commerciare con l'Unione Sovietica, la Cecoslovacchia, l'Albania, l'Ungheria, ecc., poiché questi paesi offrono merci difficilmente collocabili sul nostro mercato. Si vede che l'onorevole Dal Falco non ha mai bevuto la buona birra di Pilsen, nei famosi bicchieri di cristallo della Boemia!

DAL FALCO, *Relatore*. Questo riguarda semmai l'onorevole Spagnoli, che l'avrebbe bevuta volentieri. (*Si ride*).

MUSTO. Vada alla fiera del levante di Bari, ad ammirare i padiglioni della repubblica popolare cecoslovacca. Ecco la mia risposta a questa sua battuta ed anche all'onorevole ministro, a proposito di una interruzione che fece in Commissione durante il mio intervento. (*Interruzione del ministro Del Bo*). Ella dovrebbe documentare quello che dice!

Il relatore ha affermato che i paesi a cui mi sono riferito poc'anzi, offrono in cambio materie prime. Ebbene, l'Italia ha bisogno di materie prime e potrebbe ottenerle da quei paesi.

L'onorevole ministro ha dichiarato in Commissione che non vi è nessun divieto per l'importazione di grezzi petroliferi dai paesi socialisti, ed ha aggiunto che, se ciò non avviene, è perché non vi è convenienza per il prezzo. Devo smentirla, onorevole ministro. Una pubblicazione in inglese, la *Petroleum Week*, riporta i prezzi del cartello internazionale del grezzo, e vi si può leggere che i grezzi migliori sono quotati a

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 LUGLIO 1959

12 mila lire la tonnellata, che i grezzi speciali sono quotati a 13 mila lire la tonnellata e che l'Unione Sovietica pratica dei prezzi in media inferiori del 10 per cento rispetto a quelli fissati dal cartello internazionale.

L'onorevole ministro ha anche affermato in Commissione che, per quanto riguarda l'Ungheria, questo paese è disposto ad acquistare attrezzature meccaniche in cambio di bestiame, ma che però la situazione è bloccata, perché il Governo italiano deve proteggere la nostra agricoltura. Fosse vero! In realtà, voi dovete ubbidire al M. E. C., perché i Paesi Bassi vi impongono l'acquisto dei loro prodotti. Così rinunciate a commerciare con l'Ungheria.

L'altra affermazione che fate è quella che si riferisce alla mancanza di valuta da parte dei paesi socialisti. Eppure gli altri paesi non trovano queste difficoltà che trovate voi. Io non so come volete commerciare.... Che cosa proponete, in che modo volete commerciare con questi paesi? Forse perché abbiamo una grande riserva aurea dobbiamo proporre ai paesi del campo socialista di commerciare con lingotti d'oro alla mano? Con questi paesi è necessario adottare il sistema dei pagamenti differiti. La Francia effettua dilazioni di pagamento fino a quattro anni. La Germania occidentale ha adottato il sistema del pagamento differito concedendo dilazioni fino ad 8 e 10 anni. L'Inghilterra (la notizia è di oggi) costruisce in Romania una fabbrica di pneumatici del valore di 12 miliardi di lire che i romeni pagheranno in cinque anni. In questo modo gli altri paesi ci tagliano fuori da questi mercati. Ora la Romania, per esempio, nei prossimi anni dovrà costruire diverse nuove fabbriche. Chi offrirà migliori condizioni conseguirà l'affare; chi si irrigidirà sulle vecchie posizioni rimarrà tagliato fuori e con un pugno di mosche. Bisogna però intanto dire che con questi paesi alcuni grossi monopoli nostri hanno fatto qualche affare: la Montecatini, la Falck, la Dalmine con la Romania, la Fiat e la Montecatini (al pari della Michelin) con l'Unione Sovietica.

Con l'Unione Sovietica e gli altri paesi del campo socialista si tratta anzitutto di eliminare definitivamente i divieti ed i controlli strategici che influenzano in vari modi le nostre esportazioni, compreso il sistema dei vincoli della preventiva licenza ministeriale per un'ampia gamma di prodotti (il famoso *embargo*). Se voi manterrete ancora queste posizioni impedirete ogni sviluppo dell'interscambio fra l'Italia e questi paesi. Del resto, alla storiella delle armi non ci crede ormai più

nessuno, neanche gli onorevoli La Malfa e Tremelloni, che hanno concesso appunto l'intervista a quella rivista che ho citato prima.

Vedete che non siamo solo noi a gettare il grido d'allarme e a dire che le nostre esportazioni hanno bisogno di essere aumentate e che bisogna cercare direzioni nuove al nostro commercio estero.

Il governatore generale della Banca d'Italia dice testualmente: « Dare ogni cura per assicurare lo sviluppo delle esportazioni di manufatti, poiché è essenziale al progresso del paese e alla stabilizzazione della sua bilancia dei pagamenti; cioè riteniamo che il nostro paese non può affidare il suo avvenire economico in assoluta prevalenza allo sviluppo del turismo, all'emigrazione ed all'orientamento dell'agricoltura, pur indispensabile, verso l'incremento delle produzioni di più facile collocamento all'estero ». In verità, voi vi siete arroccati sulla linea della difesa oltranzista del M. E. C., nel quale fate da reggicoda a De Gaulle e Adenauer e non vi date nessuna prospettiva.

Vi è stata recentemente la riunione annuale a Ginevra, verso i primi di maggio, della commissione economica europea dell'O. N. U. Vi hanno partecipato per l'Italia il ministro Notarangeli e il ministro plenipotenziario a Ginevra Berio, nonché il dottor Accardo, funzionario della Presidenza del Consiglio. In quella riunione è stato nuovamente proposto di realizzare un incontro al livello dei ministri del commercio estero dei paesi europei. In secondo luogo è stata proposta la creazione sotto l'egida dell'O. N. U. di un organismo paneuropeo che comprenda tutti i paesi dell'Europa per mettersi d'accordo sul commercio estero sulla base dei reciproci interessi, e il segretario della commissione economica dell'O. N. U., il finlandese Tnojoja, pare che scriverà (non so se ha già scritto) e non so se avete risposto e quali decisioni prenderete in materia.

All'onorevole Roselli, presidente della nostra Commissione, quando fa quell'affermazione, che ha ripreso già l'onorevole Ballardini, che: « il mercato comune si deve allargare a nord, a sud, all'ovest, all'est », io rispondo: vi sono proposte concrete, onorevole Roselli, nel senso da ella invocato; noi ci auguriamo che il Governo italiano sappia valutarle e prendere le relative iniziative, in maniera autonoma, senza farsi influenzare dal blocco franco-tedesco e americano e che sappia assumere quelle posizioni che meglio corrispondono agli interessi dell'Italia.

Per quanto concerne le mostre, fiere e manifestazioni, noi partecipiamo a 23 fiere e a 29 manifestazioni, secondo quanto il relatore ci ha detto. Di queste 23 fiere, soltanto due appartengono al campo socialista: Lipsia e Poznam. Vi è stata anche la delegazione del sottosegretario Spagnolli che è andato a Poznan. In questa direzione noi facciamo molto poco, laddove nel mondo si stanno facendo passi notevoli in avanti. A New York vi è stata recentemente l'esposizione sovietica con la partecipazione di Kozlov, vicepresidente del consiglio dell'Unione Sovietica; a Mosca vi sarà prossimamente l'inaugurazione dell'esposizione degli Stati Uniti d'America con la partecipazione di Nixon, vicepresidente degli Stati Uniti. A giorni, a Mosca l'Austria inaugurerà una mostra del suo prodotto nella capitale sovietica. Se il governo austriaco prende tale iniziativa vuol dire che ritiene di fare un ottimo investimento.

Noi sappiamo che l'Italia, oltre all'invio di una missione tecnico-commerciale, parteciperà ufficialmente alla fiera di Lima nel prossimo ottobre. Mi pare che la somma che dovremo impiegare si aggira intorno ai 100 milioni. Noi siamo d'accordo che si partecipi, però dobbiamo rilevare che, se è giusto partecipare ad una fiera che ci presenta un mercato di un milione circa di consumatori, dovrebbe essere più logico, per esempio, partecipare alla fiera internazionale di Brno in Cecoslovacchia che ha luogo dal 6 al 20 settembre e che presenta un mercato di consumatori molto più vasto.

Con l'Albania, a quattro passi da Bari, vi è una nostra tradizionale corrente di traffici; abbiamo sempre esportato li prodotti dell'abbigliamento, attrezzature agricole, mobili, specialmente da Trani e da Molfetta. Una volta, quelli che producevano i mobili andavano ad arredare gli uffici dei fascisti che erano andati ad aggredire il popolo albanese; ma oggi dobbiamo convincerci di dover arredare gli uffici del governo popolare albanese; si tratta quindi di organizzare li delle esposizioni e delle mostre. Ma perché l'Italia non organizza una sua mostra a Mosca? Siete veramente singolari. Noi abbiamo bisogno di commerciare con questi paesi e ci rifiutiamo di fare ciò che fanno austriaci, inglesi e persino americani.

Un buon commerciante, che io sappia, il quale voglia trovare dei clienti e realizzare degli affari, deve uscire lui di casa ed andare alla ricerca degli acquirenti, che non cadono certo dal cielo!

Per quanto concerne gli strumenti del nostro commercio con l'estero, quelli che abbiamo a nostra disposizione attualmente per l'espansione del nostro commercio con l'estero sono insufficienti: lo ammette il relatore, lo ha ammesso l'onorevole ministro discutendo in Commissione. Siamo in una situazione difficile che bisogna risanare al più presto.

La rete dei nostri uffici commerciali all'estero è qualcosa che rassomiglia ad un ago in un pagliaio. E non vi meravigli questa affermazione. Il professor Tridente, presidente della Fiera del Levante, su *Civiltà degli scambi* scrive: « È noto che da anni si cerca di ampliare la nostra rete di uffici commerciali all'estero, e che purtroppo ancora non si è riusciti nell'intento: non è possibile che da Karachi ad Hong Kong, in questo vasto spazio abitato da oltre un miliardo di abitanti, vi siano soltanto cinque uffici commerciali con sei funzionari»: circa un ufficio ogni 200 milioni di abitanti!

Questa è la triste realtà. Dobbiamo rivedere e rinnovare la nostra attrezzatura tecnica, abbiamo bisogno di personale che sappia studiare il mercato nel quale deve operare; personale che aiuti soprattutto le piccole e medie aziende, perché le grandi aziende hanno già i loro uffici attrezzati e personale specializzato, come i monopoli. Sul penultimo numero di *Mondo economico* si legge che gli americani hanno coniato un termine per il personale specializzato: parlano addirittura di diplomazia industriale. E non sono cose nuove quelle che io dico, perché sono già state scritte da altri.

Dicevo che i funzionari del nostro commercio con l'estero debbono dare un aiuto maggiore alla nostra piccola e media industria. Noi dobbiamo mandare dei funzionari che sposino veramente la causa dello sviluppo dei rapporti commerciali, e si dedichino con abnegazione a questa importante e vitale missione che affida loro la nazione.

È accaduto un episodio alla Fiera di Lipsia che merita di essere ricordato. Un certo funzionario dell'Istituto per il commercio con l'estero, il signor Taselli, a Lipsia, ha tentato di tutto per non far concludere agli esportatori italiani degli affari con i paesi socialisti, ed ha tenuto un atteggiamento provocatorio dicendo: questo non è buono, questo non si può comprare, non hanno soldi, e via di seguito. Ma questo non è certo un atteggiamento costruttivo che serve a presentare l'Italia sotto una luce favorevole per quanto riguarda le sue possibilità di commercio con

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 LUGLIO 1959

questi paesi. Non di questi funzionari abbiamo bisogno, ma di funzionari che siano veramente al servizio degli interessi della nazione, per quanto riguarda lo sviluppo dei nostri commerci, i traguardi verso i quali dobbiamo puntare.

Onorevole ministro, concludo. Nel mondo avanza e si fa strada, anche nei circoli occidentali, l'esigenza di una politica di pace e di coesistenza pacifica. Il nostro commercio estero può contribuire notevolmente alla ripresa di normali rapporti fra le diverse nazioni del mondo; esso deve essere orientato però su basi nuove, con un nuovo indirizzo: un indirizzo che corrisponda agli interessi dei lavoratori, dei consumatori e degli operatori economici del nostro paese, e che non sia subordinato agli interessi dei monopoli italiani e stranieri.

Questo è quanto afferma il gruppo del partito comunista in quest'aula, questo è l'invito che noi rivolgiamo alla Camera ed a quanti hanno la responsabilità di governare il nostro paese. (*Applausi a sinistra*).

SPAGNOLLI, *Sottosegretario di Stato per il commercio con l'estero*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SPAGNOLLI, *Sottosegretario di Stato per il commercio con l'estero*. Ho chiesto la parola unicamente per una precisazione.

Poiché ho sentito qui reiteratamente ricordare un fatto che io considero semplicemente un piccolo episodio, desidero precisare non a scopo polemico, ma, vorrei dire, con un senso anche di dispiacere, che effettivamente la delegazione italiana da me capeggiata, recatasi in Polonia per la fiera di Poznan, non ha trovato sul territorio cecoslovacco quell'attenzione e quella premura che ci si sarebbe potuto aspettare.

Nonostante che io abbia esibito varie volte il passaporto diplomatico di cui ero munito ed abbia tentato di parlare, in tedesco o in francese, per cercare di avere qualche delucidazione, anche allo scopo di vedere se effettivamente potevamo fornirci anche di qualche genere di conforto, non è stato possibile intenderci. Può darsi che la mia ignoranza della lingua ceca abbia in ciò giocato male, e quindi m'impegno un'altra volta di imparare qualche parola di tale lingua; ma, fuori di questo, è indubbio che, non soltanto sulla linea di demarcazione, ma già alla stazione di Breclav, che è molto più in là, proprio alla stazione, cioè nel momento in cui ci sono stati chiesti i passaporti e sono state espletate le formalità di ordine valutario,

non ho potuto mai far constare che si trattava di una delegazione ufficiale.

Alla stazione di Breclav, dopo il controllo, avvenuto proprio in stazione, il vagone-letto sul quale la nostra delegazione era ospitata venne portato su un binario morto dove rimase per ben tre ore e mezza. Alle mie richieste di spiegazioni, forse (o anche evidentemente) per la mia mancata conoscenza della lingua ceca, non mi fu risposto. Però mi pare che sarebbe stato abbastanza agevole procurarci un interprete per fornirci le spiegazioni del caso.

Questo mi pare più che sufficiente (più che per non perderci in un bicchier d'acqua, e non vorrei davvero che ci perdessimo nel classico bicchier d'acqua) per dire che indubbiamente — e, ripeto, con dispiacere — ho dovuto constatare questa situazione.

D'altra parte, gli onorevoli deputati comprenderanno benissimo che, dinanzi a questo trattamento, a nessuno di noi è venuta più la voglia di muoversi e di chiedere ulteriori spiegazioni, anche perché, quando ne abbiamo chieste, abbiamo visto, alla stazione di Breclav, che alle estremità del vagone, dall'una e dall'altra parte, c'erano dei poliziotti, i quali indubbiamente adempivano alle loro normali mansioni (e non c'era nulla di male); ma indubbiamente, in un vagone dove c'era una delegazione ufficiale ospite, qualche premura e qualche maggiore cortesia potevano essere usate.

Approfitto dell'occasione, se mi è concesso, per dire anche che non vi è stato certamente in noi il desiderio di non intavolare discorsi: abbiamo cercato di farlo, ma non ci siamo riusciti. D'altra parte, tengo a dichiarare che in Polonia siamo stati oggetto di cortesie, di grandi premure e di interesse, e ho potuto constatare da vicino come i nostri operatori economici desiderino effettivamente di essere presenti su quel mercato e come, dall'altra parte, vi sia stata una grandissima buona volontà di superare con comprensione le reciproche difficoltà, che si frappongono per un maggiore incremento del commercio fra i due paesi.

Ciò detto, mi rimetto a quanto in proposito riterrà di precisare, in sede di replica, l'onorevole ministro Del Bo, augurandomi che mi capiti un'altra volta l'occasione di recarmi in Cecoslovacchia, magari presiedendo un'altra delegazione, ed abbia a trovare colà occasione non soltanto per una smentita, ma anche per un diverso trattamento di premura e di cortesia nei riguardi di una rappresentanza ufficiale della Repubblica italiana.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 LUGLIO 1959

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Trombetta. Ne ha facoltà.

TROMBETTA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, premetto che sento tutta la responsabilità dell'ora... tarda e quindi conterrò nei limiti di tempo più brevi possibile le mie dichiarazioni.

In effetti, l'ampio lavoro svolto già dalla nostra Commissione sull'ottima relazione del collega Dal Falco, al quale desidero rivolgere un particolare ringraziamento, lascia tuttavia ampia materia ancora all'esame dell'aula, soprattutto sotto il profilo programmatico generale e sul piano di indirizzo politico-economico del nostro commercio estero. Ed è su questo piano, appunto, che a norme del gruppo liberale, mi accingo a fare queste dichiarazioni.

Specialmente dai colleghi di parte comunista, è stato fatto un commento all'esito del 1958 della nostra bilancia commerciale, al quale io sento il dovere e la necessità anche a titolo di premessa delle successive mie dichiarazioni, di opporre una consapevole e più obiettiva valutazione dei dati dei quali noi siamo a conoscenza attraverso la stessa relazione Dal Falco.

La nostra bilancia commerciale e dei pagamenti ha presentato nel 1958 un miglioramento.

Esaminiamo brevemente questo miglioramento. Esso viene soprattutto dalla parte che attinge alla bilancia dei pagamenti. Ma volendo prescindere da questa e limitarci ad un brevissimo commento sulla sola bilancia commerciale, noi possiamo constatare che abbiamo avuto un minore esborso per le nostre importazioni, le quali sono anche diminuite in quantità. Per contro, abbiamo avuto un uguale volume della esportazione, pressoché uguale, perché la contrazione rispetto al 1957 è stata estremamente infima.

Orbene, se vogliamo commentare il passivo della bilancia commerciale, cioè la parte che riflette l'importazione, cosa possiamo dire subito? Che certamente l'aver importato di meno non deve sodisfarci, cioè noi non possiamo augurarci che la nostra bilancia commerciale perseveri in un andamento migliore in funzione di una diminuzione delle importazioni (lo stesso relatore giunge ad un certo punto a questa conclusione). Ci possiamo, invece, compiacere di avere speso meno, fatte le debite proporzioni, in linea di uguale quantità importata; di avere speso meno per le nostre necessità di importazione.

Questo conduce a constatare che in effetti l'attuale stato dei prezzi delle materie

prime e dei beni principali di consumo sul mercato internazionale ha subito un riequilibrio che ha consentito e consente alla nostra economia di rassodarsi su costi economici minori, su immobilizzi e conseguentemente anche su costi finanziari minori, con indubbio vantaggio.

Passando alla parte attiva della bilancia, consideriamo la esportazione. Essa si è mantenuta più o meno sullo stesso livello del 1957, pur avendo subito a sua volta, nel 1958, la influenza di una contrazione del livello dei prezzi internazionali di vendita.

Attraverso questo brevissimo esame credo si possa constatare il pessimismo che si è sentito aleggiare in questa aula, specialmente nei commenti dei colleghi comunisti, sulla nostra bilancia commerciale; pessimismo dal quale facilmente si trae la conseguenza della necessità di sviluppare ad oltranza, costi quello che costi, le nostre possibilità di esportazioni in altre direzioni, pregiudicando (perché non potremmo non pregiudicarle) attraverso le importazioni abbinate oggitorie, cui dovremmo sottostare, dalle stesse direzioni.

Diceva l'onorevole collega Ballardini che l'ottimismo è un male. È un male, se mai, l'eccesso di ottimismo e, comunque, è ancora peggiore il pessimismo preconetto, specialmente in materia economica, perché, quale che sia il tipo di intrapresa economica, vuoi statale vuoi privata, essa non si muove se non in funzione di una fiducia, alla cui base sta appunto un certo ottimismo.

Dunque io dico che dobbiamo invece compiacerci che la parte importazione della nostra bilancia commerciale abbia segnato una contrazione e di valore e di quantità. Guai, colleghi di sinistra, se non avessimo custodito gelosamente e fatto scattare tempestivamente la macchina dell'economia di libero mercato, perché avremmo preso a nostro carico le paurose differenze di prezzi che ogni settore merceologico ha registrato da ben due anni a questa parte.

Ritornando alla bilancia commerciale e parlando, ora, delle esportazioni, dobbiamo riconoscere che esse sono veramente la chiave di volta dell'economia del paese, per due motivi. In primo luogo per una ragione di bilancia, perché solo se riusciremo a tenere su un alto livello i ricavi valutari delle nostre esportazioni, potremo mantenere l'attuale impostazione liberista delle importazioni e potremo mantenere la libera convertibilità della moneta, con il formidabile vantaggio di avere praticamente la più ampia possibilità

di scelta. In questo modo i nostri operatori possono comperare là dove la merce costa meno, il che significa assicurare alla nostra produzione industriale quelle premesse di costi minori i quali, a loro volta, costituiscono la premessa per le possibilità di esportazione.

La seconda ragione, per cui io considero le esportazioni come la chiave di volta dell'economia del paese, è di carattere economico ed attiene allo sviluppo produttivo. Noi non possiamo più concepire piani concreti di investimenti e non possiamo sperare nel conseguente stabile e progressivo assorbimento della disoccupazione, se non predisponiamo premesse adeguate di sbocco della nostra produzione sui mercati esteri.

Bisogna dunque che il Governo abbia ed attui una chiara politica delle esportazioni. E ritengo che sia proprio il caso di soffermarsi sulle esportazioni e domandarsi se la politica fin qui seguita sia la giusta, o se essa non debba per avventura essere rettificata o comunque consolidata e sviluppata con altri mezzi.

Prima di passare alle linee direttrici di tale politica, parlerò brevemente delle direzioni della esportazione. Volere esportare ad oltranza, date le buone premesse economiche e valutarie di cui gode la nostra importazione e che giova mantenere, sarebbe una politica suicida. Esportare a tutti i costi, per il solo piacere di esportare, prendendo altre merci in pagamento, mi pare che indebolisca successivamente la nostra posizione allorché, per incassare in merci il ricavo dell'esportazione, si dovrebbe rinunciare ad acquistare tali merci, su altri mercati liberi, a miglior prezzo.

Che la nostra politica di esportazione debba e possa essere più coraggiosa, più spregiudicata, di quanto non sia stata fino ad oggi; che possa e che debba in taluni casi uscire dalla stretta ortodossia, seguendo anche qualche cattivo esempio di altri, io credo sia opportuno. Ma credo anche che ciò si debba fare negli stretti limiti di una convenienza economica ed obiettiva, che potrà essere misurata facilmente da parte degli organi governativi attraverso la rispondenza pratica degli operatori privati. Gli operatori privati non fanno affari se non hanno la matematica certezza che essi avranno esito concreto, salvo i rischi comuni di mercato o di insolvenza. Questo sarà veramente un termine di paragone che potrà confortare la politica governativa, quando questa dovesse uscire dai limiti di una stretta ortodossia per andare alla ricerca di altri mercati, con sistemi operativi speciali.

Circa le direttrici di una politica delle esportazioni, vorrei sintetizzarle brevemente in due capitoli: direttrici di appoggio tecnico specifico e direttrici di appoggio economico generale.

Per quanto riguarda le direttrici di appoggio tecnico specifico, richiamo all'attenzione del ministro un primo punto, che è costituito dalla necessità di lubrificare, nei loro effetti e nel loro funzionamento, un complesso di previdenze che esistono e che non danno purtroppo gli effetti che dovrebbero dare, perché il loro funzionamento pratico si inceppa per qualche altra ragione. Vale la pena che si approfondiscano queste ragioni. È inutile escogitare ottime istituzioni, seppure collaterali e forse anche di secondo e di terzo ordine di importanza, se poi non si va a controllare che esse diano effettivamente tutto quello che possono dare e che ci si attendeva che dessero. Non mi trattengo molto sull'assicurazione dei rischi speciali e fra l'altro la ringrazio, onorevole ministro, di aver accettato il nostro ordine del giorno, in cui se ne fa larga raccomandazione. L'assicurazione contro i rischi speciali si presenta oggi con attriti di funzionamento, che in parte si pensa siano forse propositali, cioè collegati a una situazione finanziaria la quale consiglia o suggerisce di rallentare; ma in parte potrebbero invece dipendere da un funzionamento eccessivamente burocratico degli organismi preposti alla valutazione delle domande a richiesta di formalità.

Su questo tema noi chiediamo un ampliamento ed un rafforzamento di questa esistente istituzione, sia dal punto di vista dell'estensione merceologica, che dal punto di vista dell'entità delle operazioni.

A nostro modesto parere, lo scopo potrebbe essere raggiunto senza implicare maggior onere per lo Stato, attraverso una collaborazione più concreta e funzionale fra organi assicurativi statali e organismi assicurativi privati, i quali altro non attendono che di poter estendere la loro attività a questo settore.

Si potrebbe cogliere l'occasione per mettere in moto (e cioè tradurre su un piano economico di costi più accessibili) l'assicurazione contro i rischi normali commerciali, che è completamente carente in Italia in quanto il suo costo non permette un ricorso a tali forme assicurative così agevole come è all'estero, per gli altri operatori stranieri.

È chiaro che queste due forme assicurative rappresentano la premessa indispensa-

bile per ottenere il finanziamento delle nostre esportazioni e soprattutto per ottenerlo a costo non elevato, sia sul mercato finanziario interno sia, a maggior ragione, su quello internazionale.

Per quanto riguarda gli oneri fiscali, torno a raccomandare la massima rapidità nelle operazioni dei rimborsi e la congruità degli stessi.

Vi sono poi alcune formalità doganali che inceppano tutto il meccanismo di esportazione. Viva è, ad esempio, l'aspettativa degli operatori per un aumento del massimale di 250 mila lire oggi previsto dalla procedura di esportazione attraverso i modelli « DE », portandolo a lire 500 mila o, possibilmente, ad un milione.

Si richiederebbe la stessa agevolazione ai modelli « DI », cioè alle importazioni, ma personalmente mi rendo conto che nel campo delle importazioni questa innovazione porterebbe con sé inconvenienti e non darebbe i risultati che invece potrebbero giustificarla nel settore delle esportazioni.

In particolare verrebbero agevolate le piccole e medie esportazioni artigianali, dato che la spedizione della merce viene fatta per via aerea o per pacco postale, spesso da parte di ditte che non si trovano nella giurisdizione della Banca d'Italia o di una banca agente e per le quali, pertanto, lo spostamento sino a raggiungere l'istituto di credito costituisce un peso abbastanza grave.

Da oltre un anno e mezzo si sono consentite le libere esportazioni con i citati moduli fino a 250 mila lire, e con buoni risultati; un aumento del massimale sarebbe pertanto visto con favore.

Analoghe provvidenze potrebbero essere usate nei confronti dei prodotti farmaceutici la cui esportazione presenta le stesse caratteristiche di quelli artigianali, data l'esigenza di una grande rapidità di consegna e conseguentemente, di una celere esecuzione delle operazioni.

Nel campo delle spedizioni postali e dei campioni, invece, il Ministero del commercio estero è praticamente venuto incontro a tutte le attese ed il ministro delle finanze ha soddisfatto sotto questo aspetto. Si tratta ora di studiare delle nuove facilitazioni, proprio allo scopo di nutrire questa politica delle esportazioni. E vorrei ricordare le vaste possibilità che offrirebbe un'apposito sistema di sgravi fiscali per spese di propaganda e di organizzazioni all'estero; concetto non nuovo, seguito largamente da altri paesi nello stesso M. E. C.

Vi è poi l'aspetto dei servizi, specialmente di comunicazioni postali, telegrafiche, telefoniche e con telescrivente. Occorre veramente che in questa politica dell'esportazione il ministero sappia fare uno sforzo coordinato nei confronti degli altri dicasteri competenti per mettere la nostra economia, quanto meno alla pari con i paesi di più basso livello nel M. E. C. e nell'O. E. C. E. Questo perché oggi siamo inferiori alla stessa Austria in fatto, per esempio, di comunicazioni con telescriventi, mentre il commercio in agenzia e il commercio di transito si fanno oggi per telescrivente o non si fanno.

Le tariffe dovrebbero essere riviste agli effetti di un alleggerimento. Vorrei fare un esempio particolarmente persuasivo: l'Inghilterra ha dato sempre una particolare importanza alla politica delle tariffe dei servizi di comunicazione, proprio in funzione delle necessità di sviluppo dei rapporti commerciali. Oggi infatti accade che un agente italiano, che rappresenti una casa indiana di esportazione, per esempio, di semi oliosi o di stagno o di altro prodotto per la vendita sul mercato italiano e che prenda direttamente dalla casa la commissione di vendita normale dell'1 e mezzo per cento, non riesce a battere il proprio concorrente, agente della stessa in Inghilterra, il quale riesce a vendere in concorrenza sul nostro mercato, dando ancora ad un suo sub-agente in Italia una commissione del mezzo per cento. Perché? Perché invece di spendere, come noi, oltre 500 lire a parola per i telegrammi oppure la nostra tariffa veramente iperbolica per il telefono, spende tariffe assolutamente più basse.

Ed io parlo di collegamento da Londra verso l'Italia, non dall'Italia verso Londra; tanto che, per risparmiare, a Genova, si fa un telegramma, con una parola cifrata, a Londra, per farsi chiamare al telefono da Londra. Tutto questo non sminuisce la materia. Siamo arrivati (come si arriva in tutte le impostazioni economiche, specialmente per quanto riguarda la politica degli scambi con l'estero) in Italia ad una fase in cui vi è solo da fare un lavoro di cesello. Non vi è più niente da fare di grande, di impegnativo; si tratta di andare a vedere gli angolini dove si deve perfezionare per cercare di lubrificare il sistema, migliorare i costi e, conseguentemente, le condizioni di operatività delle nostre aziende.

Passo all'altra direttrice, cioè a quella di sviluppo economico generale.

Sul piano del finanziamento non mi dilungo: ne abbiamo già parlato. Dirò solo che

oggi l'esportazione ha bisogno di credito. Si è parlato di 4-5 anni. A me paiono troppi, almeno per le esportazioni normali, per le quali oggi occorrono dai 6 ai 12 mesi. Gli stessi Stati Uniti d'America sono ormai su queste basi, essi che sono stati sempre i più strenui difensori della pronta cassa e del pagamento contro documenti.

A questo proposito viene alla ribalta il problema del costo del denaro. Come si può risolvere? Se si attinge al mercato finanziario nazionale, allora bisogna correggerne il costo. Ma io pensavo di additare alla sua attenzione, signor ministro, una strada di questo genere: vedere se non fosse possibile investire quelle valute che oggi abbiamo ferme e improduttive di interessi, mettendole a disposizione anche dell'esportazione, con qualche sistema da studiare, con particolari cautele, a tasso internazionale.

Se invece si dovesse ricorrere al finanziamento sul solo mercato nazionale, mi permetterei di additare una strada battuta con ottimi risultati dalla Germania: quella del risconto fatto dall'istituto di emissione o da determinate banche, a tasso discriminato, in modo da non turbare i normali rapporti fra le aziende e le banche, ed aprire alle banche la possibilità del risconto di determinate tratte documentate, cioè corrispondenti ai documenti di avvenuta esportazione.

Non mi dilungherò nemmeno sul piano della propaganda, sul quale ci siamo trovati tutti d'accordo. Effettivamente ella sa, signor ministro, che la nostra attuale organizzazione di rappresentanza commerciale all'estero, è assolutamente insufficiente rispetto all'importanza del nostro movimento e soprattutto rispetto alle necessità in fatto di migliore nostra conoscenza dei mercati e di migliore propaganda del nostro prodotto all'estero.

Anche questo punto ha formato oggetto di un nostro ordine del giorno, e colgo l'occasione per ringraziarla di averlo accettato in Commissione. Ricordo solo i criteri secondo i quali vorremmo veder risolto il problema di un potenziamento delle nostre rappresentanze all'estero, primo fra i quali un indirizzo unico dei due dicasteri interessati. Infatti, fino a quando i due dicasteri pretenderanno di scomporre la materia in due diverse competenze, creando attriti e forse gelosie, la materia stessa non potrà avere quella soluzione che è lecito attendersi e che, fra l'altro, sarà anche più economica, se sarà unitaria.

Vorrei fare un brevissimo cenno a determinati incentivi all'esportazione, incentivi che potrebbero essere legittimati dal fatto che altri paesi li adottino, forse scantonando rispetto agli impegni internazionali, pur di riuscire ad esportare nei confronti di paesi sottosviluppati e di paesi le cui possibilità di pagamento in valuta non sono larghe e concrete. Mi riferisco ad operazioni speciali che permettono di esportare prendendo in pagamento altre merci.

È un argomento tecnico troppo complicato e complesso perché si possa pretendere di esaurirlo qui, questa sera. Vorrei, solamente a questo riguardo avanzare delle raccomandazioni, onorevole ministro. Certamente, noi non possiamo stare a guardare gli altri senza far niente, se altri fanno operazioni di questo genere. Questo è chiaro. Però, se si deve ritornare eventualmente a queste forme, che rappresentano una distorsione rispetto alla attuale nostra impostazione generale, io mi permetto di chiederle, onorevole ministro che siano fatte salve due condizioni, e cioè, innanzi tutto che queste operazioni corrano sempre parallelamente, abbiano una vita parallela, sul mercato nazionale, con operazioni fatte in regime normale. Perché, solo così ella avrà la sicurezza che in queste operazioni non si svenda il prodotto nazionale all'estero per recuperare all'interno la perdita attraverso la vendita del prodotto importato e che il consumatore italiano non venga a pagare di più il prodotto importato in contropartita, con doppia perdita per la economia del paese: la perdita del prodotto svenduto e l'altra perdita in relazione al maggiore prezzo imposto per il prodotto importato. L'altra condizione è che la meccanica di queste operazioni sia automatica, tale da salvaguardare la specializzazione delle funzioni sul mercato. Chi fa l'esportazione, faccia l'esportazione e se l'esportazione deve essere ad un certo momento legata all'importazione, per ragioni di opportunità, siano gli specialisti della importazione che attingano, attraverso il sistema di un automatismo meccanico, facile a trovarsi perché già sperimentato nel passato, le speciali fonti per effettuare le importazioni. Solo così avremo la garanzia che le esportazioni saranno fatte dal tecnico dell'esportazione e che l'importazione sarà fatta dal tecnico dell'importazione, in modo che in un senso e nell'altro saranno assicurate al mercato le condizioni economiche migliori di svolgimento delle operazioni.

Sul piano fiscale abbiamo anche rivolto delle raccomandazioni e sono in corso i noti

provvedimenti che tendono a facilitare il ridimensionamento delle aziende, sia in ordine al M. E. C. sia sul piano internazionale e vorrei aggiungere anche in ordine al concentrazione commerciale. A questo scopo vorrei adattare all'attenzione dell'onorevole ministro l'opportunità che queste provvidenze vengano previste negli stessi provvedimenti che attualmente sono allo studio o attraverso provvedimenti nuovi e vengano estese anche alle società non tassate a bilancio; in modo particolare alle società in nome collettivo, alle società in accomandita non per azioni, ed eventualmente anche alle ditte personali, sempreché regolarmente iscritte alle camere di commercio o negli appositi albi previsti per particolari settori. Dico questo, perché vi è troppa necessità, soprattutto dal punto di vista fiscale, di chiarezza; vi è troppa forzata insincerità nella struttura commerciale delle nostre aziende. Vale veramente la pena di dare un colpo di spugna e ricominciare daccapo, rimettendo tutti su uno stesso piano giusto e regolare. Vi sono ditte, è inutile che io lo ricordi, che hanno capitali di 50-100 mila lire, pur facendo movimenti di centinaia di milioni. Sono delle situazioni ibride che noi dobbiamo cercare di chiarire e di snellire, come giustamente sta cercando di fare il Governo in materia di società. Dobbiamo anche preoccuparci di sanare la situazione che in materia esiste anche per altre forme aziendali come quelle citate, che è bene mantenere perché sono tradizionali nel nostro paese.

Venendo a qualche argomento specifico particolare, prima di concludere, vorrei chiederle, onorevole ministro, se le si presentasse l'occasione, di far presente che lo sciopero dei marittimi sta creando anche nel settore commerciale dei danni enormi, dei quali è bene che il Governo e l'opinione pubblica sappiano. Abbiamo sentito parlare solamente sino ad oggi di danni sensibili procurati al turismo e alla marina mercantile, ma non abbiamo sentito parlare di danni procurati alle merci, quindi alle industrie, ai commerci, ai magazzini. Danni tanto più gravi e valutabili proprio adesso che siamo arrivati al trentesimo giorno di sciopero, perché, come ella sa, il ritmo di approvvigionamento si è accelerato nel paese, in fusione dell'opportuna diminuzione delle scorte. Quindi si hanno danni derivanti dal mancato tempestivo ciclo di approvvigionamento e alla industria e ai magazzini di consumo e danni derivanti dal fatto che vi sono merci ferme a Dakar, a Cristobal, a Porto Sudan e anche in altri

porti nazionali, che non sono quelli di destinazione classica e finale della merce. Ciò comporta, quando la merce è deperibile, dei danni intrinseci e, quando la merce non è deperibile, delle spese di interessi passivi, di magazzinaggio, di sbarco, di reimbarco e di trasporto.

Avrei un'altra specifica raccomandazione da farle, onorevole ministro: fra le tante cose, delle quali si parlava prima, che inceppano lo svolgimento del lavoro, specialmente in linea di commercio con l'estero, ne esiste una che è veramente non congruente. Si richiede all'operatore una fideiussione bancaria allorché egli è chiamato a pagare, in valuta, acquisti di merci dall'estero, ma si richiede questa fideiussione bancaria anche quando il pagamento è fatto contro documenti rappresentativi della merce, cioè quando c'è una polizza di carico o c'è un *deliver order*, che significano merce presente e flottante, comunque merce imbarcata.

La fideiussione fu a suo tempo instaurata per garantirsi che non si facessero dei pagamenti (cosiddetti anticipati, cioè contestuali) senza la contropartita di merce. Ci si voleva garantire, giustamente, che al pagamento fatto all'estero corrispondesse la relativa merce da importare. Invece viene pretesa questa fideiussione anche — ripeto — quando il pagamento è contro merce: il che significa avere già pronta, materiale, la garanzia che il pagamento è regolare e ben fatto.

La pregherei, onorevole ministro, di voler fare esaminare la possibilità di togliere questa fideiussione che non solo grava sui costi, ma è effettivamente ingonfante, ormai, perché non risponde più allo scopo per il quale fu a suo tempo instaurata.

Onorevole ministro, i vari aspetti ed argomenti tanto poliedrici che mi sono permesso, forse un po' confusamente, anche per la tirannia del tempo, di considerare ed esporre sul nostro commercio estero ci danno una importante indicazione: che esso è così intimamente legato all'economia generale del paese, da costituirne, nello stesso tempo, elemento motore e terreno di impegno severo. Tutto ciò pare voglia farci convergere a questa conclusione: necessità che la politica del Governo sia, in materia di scambi con l'estero, una politica organica, di metodo (forse più di dettaglio che di grandi cose), una politica, soprattutto, di largo impegno e di largo respiro.

Oggi esistono in Italia le premesse valutarie ed economiche per una tale politica e noi ci auguriamo, onorevole ministro, ed

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 LUGLIO 1959

esprimiamo la fiducia che ella vorrà e saprà farsene pioniere. (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. Non essendovi più iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Il seguito della discussione, con le repliche del relatore e del ministro, è rinviata ad altra seduta.

Annuncio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

CAVERI, *Segretario*, legge:

Interrogazioni a risposta scritta.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per conoscere le ragioni per le quali il sottufficiale dell'aeronautica Bernardo De Luca, decorato al valor militare (medaglia di bronzo) quale partigiano all'estero, non è stato riammesso in servizio e non ha avuto la concessione della rafferma.

« Il Bernardo De Luca, fu Bernardo, nato il 27 luglio 1917, venne incorporato nell'aeronautica il 10 gennaio 1938 e collocato in congedo con *Foglio Ordini* n. 1 del 4 gennaio 1949 per cessato servizio di carriera, a fine ferma sesto anno con decorrenza 10 gennaio 1944.

« Presentatosi il 20 settembre 1945 al Centro assistenza presso l'aeronautica di Trieste per regolare la sua posizione di sottufficiale di carriera, compilò il questionario con tutti i dati richiesti, specificando il motivo del ritardo che venne ritenuto giustificato (schedina di presentazione n. 3/0 in possesso dell'interessato). Dopo circa 3 mesi di attesa si ripresentò al Centro assistenza, ove gli venne detto che i suoi documenti erano stati smarriti e che, per abbreviare la pratica, era meglio si presentasse a Padova. In data 15 gennaio 1946 venne inviato al Centro affluenza e riordinamento regia aeronautica di Padova, dove compilò un nuovo questionario e venne inviato in licenza speciale in attesa di disposizioni ministeriali (licenza n. 409/D del 15 gennaio 1946, firmata dal maggiore Bertolini).

« Dopo un mese l'interessato si ripresentò a Trieste dove gli venne detto che la ferma dei sei anni era scaduta il 10 gennaio 1944 e che doveva fare quella per il compimento del 12° anno di servizio. Presentò la domanda di rafferma con tutti i documenti richiesti e rispose a varie lettere richiedenti le variazioni matricolari, senza ricevere alcun assegno,

come di spettanza per il personale di carriera, né alcuna comunicazione sulla pratica.

« Il 30 agosto 1947 inviò una lettera alla 2ª Zona aerea territoriale di Padova facendo presenti le disagiate condizioni di disoccupato. Il 23 settembre 1947, con foglio n. 2 PM/D/6/2417/310 ricevette dalla Zona aerea territoriale comunicazione che la domanda di rafferma era stata inviata al Ministero in data 12 marzo 1946, dal quale dipendeva la definizione anche della pratica amministrativa.

« Malgrado ripetute sollecitazioni appena il 1° marzo 1949 ricevette dalla 2ª Zona aerea territoriale la comunicazione della sua discriminazione con foglio n. 19/41021/P2 con il seguente giudizio: « discriminato ed assegnato alla prima categoria senza punizione ». Contemporaneamente, con foglio n. 19/41020/P2 gli si comunicava che la rafferma non veniva concessa e che dato il ritardo della presentazione al Centro assistenza di Trieste non gli spettava nessuna competenza. Dopo diverse istanze, nel 1951, gli vennero liquidate le competenze arretrate dall'1 settembre 1943 al 15 aprile 1945.

« Nel 1950 si presentarono a casa dell'interessato due ufficiali dell'aeronautica che gli chiesero di dare loro i nomi dei piloti che nel 1946 o 1947 scapparono da Milano con un S. 79 ed atterrarono a Vipacco (nomi che l'interessato dichiarò di non conoscere), indicando che se voleva essere riammesso in servizio questa sarebbe stata la condizione per il loro interessamento. I due ufficiali, uno di Trieste e uno di Padova ritornarono più volte insistendo nella richiesta.

« L'interrogante chiede al ministro se non ritiene necessario rivedere il caso del De Luca affinché egli possa essere riammesso in servizio ed ottenere la rafferma, considerando che trattasi di un sottufficiale che ha partecipato alla guerra ed è stato riconosciuto partigiano all'estero dalla Presidenza del Consiglio dei ministri con documento 8/8736/258/P33302 del 23 febbraio 1951 per avere combattuto con i partigiani dal 9 settembre 1943 al 30 maggio 1945, e considerando che tutti i sottufficiali, compresi quelli che hanno collaborato con i nazisti, sono stati riammessi in servizio o inviati in licenza con quattro quinti.

(7484)

« VIDALI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere le ragioni che lo hanno indotto ad escludere Carloforte (Cagliari) dal novero dei comuni sardi nei quali è stata istituita di recente la scuola media statale, e per sapere se non ri-

tenga di provvedere prima dell'inizio del nuovo anno scolastico, accogliendo finalmente istanze e voti reiteratamente espressi dalla popolazione di quell'importante comune.

(7485) « PINNA, BERLINGUER ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri della pubblica istruzione e dei lavori pubblici, per sapere se non ritengano necessario e urgente provvedere per la costruzione della sede dell'Istituto nautico di Carloforte (Cagliari), allogato attualmente nei locali del poliambulatorio.

(7486) « PINNA, BERLINGUER ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere quali provvedimenti intenda prendere, con la necessaria sollecitudine, per il completamento della stradale Pollina-Castelbuono (Palermo) i cui lavori sono stati iniziati nientemeno che 12 anni addietro.

« Si fa rilevare che trattasi di un tratto stradale lungo appena 6 chilometri e che non comporta particolari opere d'arte.

(7487) « MUSOTTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste e dell'interno, per conoscere se sono informati che un nubifragio ha seriamente danneggiato l'agro del comune di Gravina di Puglia il giorno 8 luglio 1959 con ingenti danni alle case e ai campi.

« L'interrogante chiede di conoscere i provvedimenti adottati e quelli che si intendano ancora adottare per lenire i coltivatori diretti e gli agricoltori già provati da precedenti iatture.

(7488) « DE CAPUA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per sapere se non reputi opportuno di uniformare i criteri che regolano l'avanzamento degli ufficiali della riserva e di complemento, dichiarati non prescelti, eliminando le disparità di trattamento tra esercito da un lato e marina e aeronautica dall'altro insite negli articoli 150, 167 e 177 della legge 12 novembre 1955, n. 1137.

(7489) « BARTOLE ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni ora lette, per le quali si chiede la risposta scritta, saranno trasmesse ai ministri competenti.

La seduta termina alle 22,45.

Ordine del giorno per le sedute di domani.

Alle ore 10,30 e 16,30:

1. — *Seguito della discussione dei disegni di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero della sanità per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 (*Approvato dal Senato*) (1213) — *Relatori:* Ferrari Giovanni e Quintieri, *per la maggioranza;* Angelini Ludovico, *di minoranza;*

Stato di previsione della spesa del Ministero del commercio con l'estero per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 (*Approvato dal Senato*) (1288) — *Relatore:* Dal Falco.

2. — *Discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 (*Approvato dal Senato*) (1325) — *Relatori:* Frunzio, *per la maggioranza;* Lombardi Riccardo e Bogoni, *di minoranza.*

3. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'industria e del commercio per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 (*Approvato dal Senato*) (1289) — *Relatore:* De' Cocci.

4. — *Seguito della discussione di mozioni, di interpellanze e di interrogazioni.*

5. — *Discussione dei disegni di legge:*

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra la Repubblica italiana e la Repubblica Popolare Federale di Jugoslavia relativo alla pesca nelle acque jugoslave con Protocollo addizionale e Scambi di Note, concluso a Belgrado il 20 novembre 1958 (*Urgenza*) (1273) — *Relatore:* Montini;

Approvazione ed esecuzione dello scambio di Note fra l'Italia ed il Brasile relative ai danni di guerra subiti da cittadini brasiliani in Italia durante la seconda guerra mondiale, effettuato in Roma l'8 gennaio 1958 (506) — *Relatore:* Cantalupo;

Ratifica ed esecuzione della Convenzione veterinaria fra l'Italia e la Jugoslavia conclusa in Belgrado il 26 marzo 1955 (560) — *Relatore:* Brusasca;

Proroga dell'autorizzazione al Governo di sospendere o ridurre i dazi doganali pre-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 13 LUGLIO 1959

vista dalla legge 24 dicembre 1949, n. 993, e successive modificazioni (*Urgenza*) (714) — *Relatore*: Vicentini.

6. — *Discussione delle proposte di legge:*

PITZALIS: Abrogazione del decreto luogotenenziale 23 ottobre 1944, n. 337, che istituisce un ruolo transitorio di bibliotecari aggregati e sistemazione del personale del ruolo stesso (599) — *Relatore*: Gaudio;

SEGNÌ e ERMINI: Contributo straordinario dello Stato alla spesa per commemorare il primo centenario dell'Unità nazionale (32) — *Relatore*: Baldelli.

7. — *Discussione dei disegni di legge:*

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo integrativo del Trattato di amicizia commercio e navigazione tra la Repubblica italiana e gli Stati Uniti d'America del 2 febbraio 1948, concluso a Washington il 26 settembre 1951 (537) — *Relatore*: Vedovato;

Adesione allo Statuto del Centro internazionale di studi per la conservazione ed il restauro dei beni culturali, adottato a New Delhi dalla Conferenza generale dell'U.N.E.S.C.O. nella sua IX Sessione, ratifica dell'Accordo tra l'Italia e l'U.N.E.S.C.O. per disciplinare l'istituzione e lo statuto giuridico del Centro suddetto sul territorio italiano, concluso a Parigi il 27 aprile 1957 ed esecuzione dello Statuto e dell'Accordo suddetti (541) — *Relatore*: Vedovato;

Delega al Governo ad attuare la revisione delle vigenti condizioni per il trasporto delle cose sulle ferrovie dello Stato (549) — *Relatore*: Lombardi Ruggero.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Dott. VITTORIO FALZONE

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI