

speciale

**COMMERCIO  
CON L'URSS**

**Intervista al ministro  
del Commercio estero  
sullo stato degli scambi  
fra i due Paesi  
e sui programmi futuri**



**Capria: «Non ci siamo  
Eppure può andar meglio»**

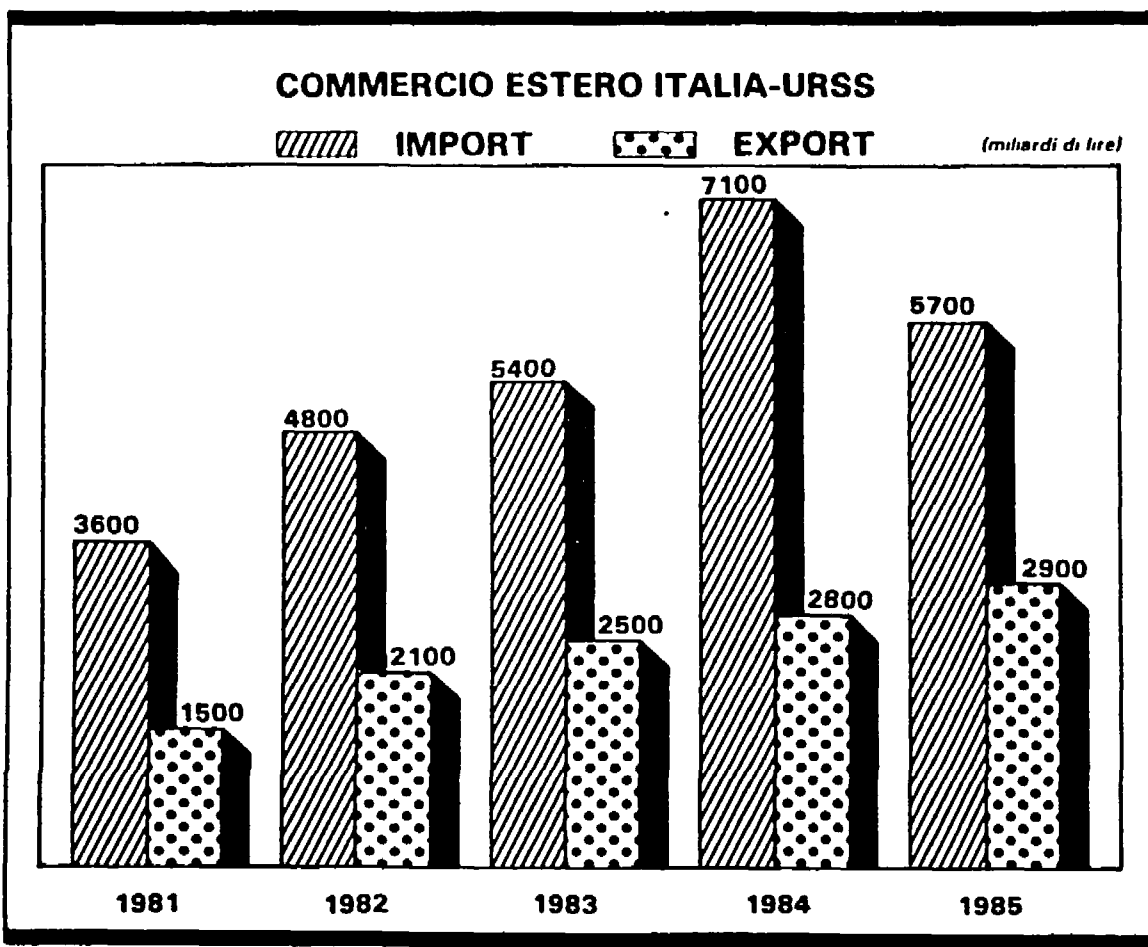
D'obbligo la prima domanda da fare a Nicola Capria, ministro del Commercio estero: come vanno le cose nell'interscambio tra Italia e Unione Sovietica?

Gli ultimi dati, purtroppo, non offrono motivi di soddisfazione. Anche il mercato sovietico risente dei complessi problemi che si pongono sul piano del commercio mondiale per via del nuovo corso energetico e dei connessi problemi finanziari. Questo stato di cose ha influito in particolare nei primi quattro mesi di quest'anno: l'interscambio, infatti, si è bruscamente contratto. Le importazioni sono diminuite del 12,3% e le esportazioni del 12, con un saldo che resta pesantemente passivo per l'Italia.

Gli accordi con le autorità sovietiche — formalmente sottoscritti a Mosca nel maggio del 1984 — prevedevano una diversa evoluzione. L'obiettivo fissato era quello di una accelerazione degli scambi fondata anzitutto sull'incremento dell'export italiano; ciò allo scopo di ridurre il deficit di un terzo nel 1985, della metà nel 1986. Rispetto al 1984 — quando si giunse al passivo record per l'Italia di 4.310 miliardi di lire — nel 1985, sotto il profilo strettamente aritmetico, l'obiettivo della riduzione di un terzo è stato pienamente conseguito. Tuttavia, la disaggregazione dei flussi evidenzia che a tale risultato si è giunti attraverso la contrazione del 20 per cento delle importazioni e il modesto incremento del 4,7 del nostro export. Nel primo quadrimestre di quest'anno, come ho già detto, non si è registrato l'auspicato dinamismo. È giusto considerare che l'obiettivo del riequilibrio dell'interscambio è possibile coglierlo nel quadro di un aumento quantitativo e di una diversificazione qualitativa della composizione dei flussi commerciali. Su questo tipo di esigenze si sono sviluppate le analisi e il confronto in sede di Commissione mista. È auspicabile che in corso d'anno si avvii una vigorosa inversione di tendenza, tanto più che esistono ragioni concrete per cui, alla luce delle assicurazioni fornite da parte sovietica, le nostre esportazioni potrebbero ragionevolmente aumentare. Lo stesso allargamento delle opportunità per il nostro export in campi di grande interesse come quelli connessi con il miglioramento della qualità della vita: un settore appunto dove le piccole e medie industrie italiane sono fortemente competitive.

Fino ad oggi l'interscambio Italia-Unione Sovietica è avvenuto in modo un po' troppo monocorde: invio di prodotti industriali verso l'Urss, importazioni di materie prime soprattutto energetiche. Le autorità sovietiche puntano ad uno sviluppo della cooperazione tecnico-scientifica per modificare questa situazione. Lei ritiene possibile ed auspicabile una stretta collaborazione in questo campo?

La soglia tecnologica dell'esportazione del nostro prodotto industriale è tutt'altro che trascurabile. In importanti comparti produttivi quali la metalmeccanica, la meccanica, il settore dei servizi e del marketing sono stati occupati spazi notevoli con il coinvolgimento della piccola e media industria. Tutto ciò non esaurisce però l'esigenza di una uti-



riore diversificazione nel quadro di più accentuati processi di cooperazione economica, industriale e tecnico-scientifica. Ce ne sono le condizioni e gli strumenti.

Le potenzialità dei rispettivi sistemi produttivi rappresentano un terreno ideale per una crescita delle relazioni sempre più avanzate e armoniche anche a livello di imprese. Gli accordi di cooperazione — e in particolare il programma di attività messo a punto in sede di Commissione mista — assicurano strumenti operativi di indubbia efficacia e definiscono i metodi ritenuti più idonei, le incentivazioni e gli stimoli opportuni per coinvolgere nel processo di collaborazione non solo le grandi, ma anche le piccole e medie aziende.

Una stretta cooperazione in campo tecnico-scientifico è dunque interessante per ambedue le parti in causa. A questo punto c'è, però, da chiedersi se l'esistenza di numerosi divieti all'esportazione di tecnologia verso i Paesi socialisti sancita addirittura in organismi internazionali tipo Cocom, non costituisca un pesante ostacolo prima di tutto allo sviluppo della cooperazione in questo settore, ma poi anche in quello più generale delle relazioni economiche. Qual è il suo parere al riguardo?

Nonostante i vincoli derivanti dalla collocazione internazionale dell'Italia — e dei trattati cui aderisce — esistono spazi importanti per la collaborazione tecnologica tra i due Paesi di cui vanno colte tutte le opportunità ai fini di una piena utilizzazione.

Industria leggera, tecnologia avanzata, beni di consumo. Le prospettive per l'Italia sembrano essere veramente tante. Tuttavia va notato che da sempre esportare di più in Urss significa risolvere il problema finanziario, che cosa può dire signor ministro a questo riguardo? C'è, in sostanza, una disponibilità a riaprire il rubinetto del sostegno finanziario, soprattutto oggi che anche i circuiti finanziari internazionali sono ritornati a considerare «appetibile» l'Unione Sovietica da questo punto di vista?

Il sostegno finanziario dello Stato alle esportazioni in

Unione Sovietica non è mai stato interrotto e viene esercitato interpretando in modo dinamico — come da tempo fanno i nostri maggiori partner d'Occidente — le Intese internazionali alle quali l'Italia aderisce. Allo scopo di rendere concorrenti le imprese italiane sul mercato sovietico, riducendo gli oneri finanziari a loro carico, l'anno scorso è stato firmato con le autorità sovietiche un protocollo finanziario per l'utilizzazione dell'Ecu nelle transazioni commerciali. Il primo esempio di questo nuovo corso è dato dalla commessa di 2.000 miliardi a Italmimpianti, il cui contratto, appunto, è stato interamente denominato in Ecu. Nel quadro di sostegno, inoltre, va segnalato il recente affidamento per un credito finanziario «open» in Ecu del valore di 500 milioni di dollari.

L'Urss, tradizionalmente, cerca di realizzare quanto più è possibile operazioni basate sul baratto. Ciò suscita difficoltà rilevanti per tante imprese italiane. Che cosa si può fare a questo proposito?

Per quanto riguarda i problemi delle compensazioni posso osservare che — dato l'attuale grado di indebitamento dei Paesi dell'Est — alcune operazioni del genere possono rappresentare la possibile soluzione per un parziale rilancio dell'interscambio. In una prospettiva di questo tipo si pongono però problemi organizzativi soprattutto per le piccole e medie imprese che vanno sostenute efficacemente. È chiaro, però, che il commercio in compensazione non può essere preso a fondamento degli scambi se non altro perché ne limita lo sviluppo.

Signor ministro, vorrei fare un'ultima domanda. L'anno scorso è stato caratterizzato da grossi contratti, per circa 4.500 miliardi, affidati dall'Urss all'Italia. Che cosa c'è in corso e che cosa si prevede per il prossimo futuro da questo punto di vista?

Nel corso della commissione mista di cooperazione economica che si è svolta a Mosca in questi giorni è stato messo a punto un programma per gli anni 1986-88 per l'attuazione degli accordi decennali. In tale quadro sono state esaminate le iniziative più importanti in corso di trattativa nei vari settori (industria del gas e della raffinazione del petrolio, siderurgia, chimica, petrolchimica, farmaceutica, agro-alimentare, automobilistica, cantieristica, lavorazione legno, etc.). Secondo talune valutazioni si può stimare che il valore delle trattative in corso si aggiri intorno ai 5 mila miliardi di lire. I sovietici da parte loro hanno recentemente confermato la propria disponibilità ad accelerare la definizione delle commesse. Acquista particolare importanza in questo quadro la trattativa per la realizzazione dell'impianto petrolchimico di Prikunsk. Si tratta di una commessa del valore di un miliardo di dollari che vede impegnata una joint-venture formata da Eni e Montedison, la prima del genere fra grandi imprese pubbliche e private.

m. c.

**L'Ansaldo Trasporti pronto per il mercato sovietico con idee e progetti esclusivi**

**Superlocomotiva per grandi spazi**

Il settore dei trasporti, per la sua importanza crescente nell'ambito dell'intera economia sovietica, sembra offrire interessanti prospettive per le aziende italiane. Tra di esse una in particolare, l'Ansaldo Trasporti, ha tutte le carte in regola per sfondare in un campo di grande rilievo. Vediamo perché.

In primo luogo l'Ansaldo è una delle poche aziende in campo mondiale che può fornire sistemi integrati di trasporto, dallo studio di fattibilità alle opere civili. La società studia, progetta, realizza: veicoli, impianti, sistemi elettrificati di trasporto ferroviario, suburbano e metropolitano. Fornisce chiavi in mano ed è main contractor, project manager, system engineer. Ricerca, sviluppo, progettazione innovativa sono alla base dell'attività Ansaldo, sia in campo elettromagnetico che elettronico. Il che spiega l'ampia gamma di settori in cui la società può intervenire: Impianti compresi gli impianti e le tecnologie più complesse di cui si compone un complesso elettrificato su rotaie, in particolare impianti di alimentazione, di segnalamento e di automazione dell'elettificazione e del traffico.

**Sistemi Integrati:** progettazione e realizzazione di sistemi di trasporto elettrificato. Come esempi significativi di intervento in questo campo non si possono non citare la metropolitana di Napoli e di Genova nel campo della trazione leggera e la dorsale sarda in quello della trazione pesante. **Veicoli di trazione ferroviaria** (trazione pesante): realizzazione degli equipaggiamenti elettrici ed elettronici (motori, trasformatori, apparecchiature di controllo), da applicare sulla parte meccanica del veicolo approntata da terzi, e per tutti i tipi di locomotive ed elettrotreni usati in Italia. Studio, progettazione e realizzazione di nuovi prototipi, in particolare la nuova generazione di veicoli destinati all'esercizio ad alta e altissima velocità. **Veicoli di trazione urbana** (trazione leggera): veicoli per trasporto suburbano, metropolitane pesanti e leggere, tram e filobus.

Come si vede l'Ansaldo trasporti è in grado di coprire una gamma veramente ampia di interventi nel settore. Questa capacità la si deve in gran parte alla attenzione crescente dell'azienda verso la ricerca e l'innovazione tecnologica, allo sviluppo di capacità sistemiche e alle sinergie con il settore industriale di appartenenza. Tanto per dare un'idea dell'impegno in queste direzioni ricordiamo che negli ultimi cinque anni l'Ansaldo ha investito più di 400 miliardi. Quali le conseguenze di questo impegno? L'ottenimento di risultati largamente positivi. Proprio alcuni giorni fa, per esempio, il primo prototipo sperimentale di locomotiva universale E402 ha raggiunto, nell'ambito del programma di prove condotte congiuntamente con le ferrovie italiane, la velocità di 230 km/h.

Dato che siamo in argomento, vale la pena di spendere qualche parola su un «prodotto» che è uno dei fiori all'occhiello dell'Ansaldo Trasporti. Parliamo, appunto, della locomotiva E402. Essa è stata interamente progettata e realizzata, per la parte elettrica, dalla società come risultato di un programma di investimenti autofinanziati che a tutt'oggi ha impegnato oltre 10 miliardi. I frutti di questo sforzo di ricerca e di finanziamento sono però molto buoni: la E402 rappresenta, infatti, un vero e proprio salto qualitativo dal punto di vista tecnologico e da quello dell'esercizio — per l'intero sistema ferroviario italiano. Al riguardo tanto per restare nell'ambito del discorso sull'innovazione tecnologica, prendiamo tra i tanti possibili un solo, ma significativo, riferimento concreto: l'azionamento ad inverter con motore asincrono permetterà una notevole riduzione del peso della macchina e una elevata flessibilità di esercizio. Questo mezzo di trazione, grazie alle sue caratteristiche, potrà essere utilizzato indifferenzialmente per il servizio passeggeri veloce, con velocità massima di 250 km/h, e per il servizio merci con velocità dell'ordine di 160 km/h.

**Raggiungerà i 250 km/ora  
Predisposto un sistema  
di automazione ferroviaria  
che renderà il traffico  
molto più «intelligente»**



Un ingresso della metropolitana moscovita. Sopra al titolo dell'intervista al ministro una panoramica di Mosca.

C'è poi da tener presente un altro aspetto dell'attività dell'Ansaldo per le strette connessioni che esso ha con le prospettive di cooperazione economica internazionale. Lo sforzo di innovazione dei prodotti per trazione viene perseguito, infatti, anche attraverso accordi internazionali per lo scambio di tecnologie. Recentemente, l'Ansaldo ha stipulato, ad esempio, accordi di cooperazione tecnologica con gruppi stranieri per la realizzazione di alcuni prototipi di veicoli per trazione leggera nei quali, su progetto complessivo Ansaldo Trasporti, vengono impiegati nuovi semiconduttori di potenza a basso ingombro ed un sistema di raffreddamento innovativo a freon.

Se teniamo nel giusto conto quanto abbiamo appena detto è facile capire perché l'Ansaldo Trasporti ha le carte in regola per sfondare sul mercato sovietico. Le intenzioni in questa direzione della società di Napoli ce le ha proprio. Anche perché alcuni successi già sono stati conseguiti. Per esempio: è ormai entrata nella fase del negoziato vero e proprio la trattativa avviata con Mosca un anno e mezzo fa per la fornitura di chiavi in mano di un impianto di automazione del traffico ferroviario su 160 km della linea ferroviaria Mosca-Kalinin.

Il sistema di automazione predisposto da Ansaldo Trasporti, utilizza un sistema di calcolatori di processo a «intelligenza distribuita», interamente costruiti presso la stessa società e rappresenta — a livello mondiale — una delle realizzazioni più innovative per questo tipo di impianto. Poiché, a partire dal prossimo anno, è prevista l'introduzione sistematica di questi sistemi di gestione automatica del traffico in quasi tutte le linee più importanti della rete ferroviaria sovietica, Ansaldo Trasporti guarda con grande attenzione ai piani di investimento sovietici in questo settore, con la fondata speranza che i suoi prodotti possano soddisfare in crescente misura le esigenze del mercato sovietico.

m. c.



Cooperativa Muratori & Cementisti C.M.C. di Ravenna

**lavora al futuro**