

ARCHIVES HISTORIQUES DE LA COMMISSION

COLLECTION RELIEE DES
DOCUMENTS "COM"

COM (63)296

Vol. 1963/0072

Disclaimer

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

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

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

COMUNITA' ECONOMICA EUROPEA

COMMISSIONE

VIII/COM(63)296 def

Orig.: F

Bruxelles, 24 luglio 1963

PROGETTO DI DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativo alla concessione di un'anticipazione
di 5,5 milioni di unità di conto sui crediti
del F.E.D. a beneficio della Repubblica del CONGO
(Leopoldville)

(Presentato dalla Commissione al Consiglio)

VIII/COM(63)296 def

PROGETTO DI DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativo alla concessione di un'anticipazione
di 5,5 milioni di unità di conto sui crediti
del F.E.D. a beneficio della Repubblica del CONGO
(Leopoldville)

I. RELAZIONE

a) Dati generali del problema

L'esame della situazione economica attuale della Repubblica del Congo fa apparire che il settore dei trasporti e comunicazioni è uno di quelli che sono stati più gravemente colpiti dalla crisi economica che il paese sta attraversando.

Gli avvenimenti sopravvenuti nel Congo dal 1960 hanno trascinato il paese in una crisi finanziaria senza precedenti. In conseguenza, i pubblici poteri non sono più in grado di assicurare l'efficienza delle vie di comunicazione e più particolarmente della rete stradale, e di garantire - a causa di una forte penuria di valuta - l'ammortamento e l'equipaggiamento normale e regolare dei mezzi di trasporto.

Questa situazione, che dura ormai da più di due anni, costituisce un ostacolo molto serio ad ogni tentativo di ripresa. Non vi è alcun dubbio quindi che tutti gli sforzi previsti nel campo della produzione agricola e mineraria, debbano essere preceduti dalla riattivazione dei mezzi di comunicazione.

.../...

Ora, è evidente che nelle circostanze attuali, i poteri pubblici e privati non sono in grado, finanziariamente, di far fronte a tali obblighi: innanzitutto perché le finanze pubbliche sono deficitarie e poi perché il paese non dispone più della valuta necessaria (ricordiamo che il deficit del bilancio negli ultimi due anni ha raggiunto circa 20 miliardi di franchi congolese e che le esportazioni, per un valore di 6 miliardi, non rappresentano che il 25% di quelle del 1959). Queste cifre indicano chiaramente che senza un aiuto esterno il Congo sarà incapace di salvaguardare uno strumento il cui buono stato è condizione di ogni ripresa economica.

L'analisi delle strutture e l'orientamento dei mezzi di comunicazione permettono di affermare che dovranno essere i trasporti stradali a beneficiarne, con priorità. Infatti il sistema dei trasporti, mentre si articola, partendo dagli sbocchi marittimi, in una rete fluviale di una lunghezza di 1.500 chilometri e in via complementare in una rete ferroviaria di 5.000 chilometri, è costituito all'interno del paese da una rete stradale di 150.000 chilometri, una delle più dense di tutta l'Africa. La funzione essenziale di questa rete è, da una parte, di attirare verso le vie di comunicazione fluviali e ferroviarie la maggior parte dei prodotti agricoli e una parte dei prodotti minerari destinati all'esportazione e, d'altra parte, di assicurare sempre per le medesime l'approvvigionamento dalle regioni dell'interno.

Benché non esista attualmente nessuna statistica globale valida per il volume dei trasporti su questa rete, l'importanza può esserne dedotta dal rapido incremento del parco automobilistico che è passato, negli ultimi vent'anni, da 9.000 a 60.000 unità di cui circa il 50% sono veicoli da trasporto di più di 3 tonnellate.

Queste considerazioni e i recenti rapporti della B.I.R.S. e dei suoi consiglieri commerciali e economici presso le ambasciate dei sei Paesi membri a Leopoldville dimostrano, ad abundantiam, l'importanza capitale delle comunicazioni e dei trasporti stradali per tutta l'economia congolese.

.../...

Al fine di riattivare questo potenziale, creato grazie a dei considerevoli investimenti che, solo per il settore pubblico sono stati, dal 1950 al 1960, di 7,5 miliardi di franchi belgi, e di permettergli di esplicare pienamente la sua funzione nell'economia congolese si deve, tenuto conto della situazione attuale, prevedere un certo numero di misure e di azioni di tutela, tra cui le più urgenti sono le seguenti:

- riattivazione dell'infrastruttura stradale mediante il rifacimento delle grandi arterie, economicamente più importanti, la riattivazione delle chiatte-traghetto distrutte o fuori uso, la ricostruzione delle opere d'arte;
- ripresa della manutenzione normale di queste arterie.

Indipendentemente dalla riattivazione dell'infrastruttura, è indispensabile che il parco automobilistico, di cui il 50% è attualmente fuori uso per mancanza di manutenzione o di pezzi di ricambio, sia riattrezzato in modo da permettere ai produttori o ai trasportatori di poter utilizzare interamente questo modo di trasporto.

Esaminando le possibilità e i mezzi di cui dispone la Repubblica del Congo per eseguire le differenti operazioni, si constata innanzitutto una mancanza quasi totale di risorse proprie.

Il suo deficit di bilancio e la mancanza di valuta non le permettono né la riattivazione né la manutenzione completa delle arterie stradali, nemmeno delle più importanti, né la riattrezzatura elementare del parco automobilistico. In tal modo il paese è costretto a ricercare, attraverso aiuti bilaterali o multilaterali, mezzi finanziari che dovrebbero permettergli di salvaguardare il suo potenziale stradale e automobilistico. Gli aiuti più sostanziali che finora gli erano stati offerti provenivano, da una parte, dai fondi di contropartita ricavati dai doni agricoli effettuati dal Governo degli Stati Uniti, e d'altra parte, dai progetti finanziati dal F.E.D. Mentre i fondi di contropartita (circa un miliardo di franchi congolese dal 1961) americani sono stati destinati nella maggior parte alla manutenzione normale di un certo numero di chilometri di strade principali, i crediti del F.E.D. invece (10.521.000 di u/c per un insieme di 9 progetti) sono

.../...

stati destinati essenzialmente all'apertura di nuovi tratti stradali di certe reti di viabilità urbana. Grazie a tali interventi, una parte della rete stradale ha potuto essere mantenuta in buono stato o migliorata, ma gli aiuti e le risorse proprie congolese destinate finora alla riattrezzatura automobilistica non sono ancora riuscite a fornire ai produttori e trasportatori un carreggio utilizzabile in relazione alle necessità economiche.

Finora, gli stanziamenti di valuta per l'importazione di pezzi di ricambio o di veicoli provenivano da due fondi: dal "pool" di valuta del Governo centrale e dall'aiuto esterno, in particolare dagli Stati Uniti. La prima fonte - non è mai stata sufficiente, - si assottiglia di giorno in giorno in seguito alla notevole riduzione delle esportazioni congolese. Gli assegni americani (l'equivalente di 412 milioni di franchi congolese fino al 1962) pur soddisfacendo una parte dei bisogni, non permettevano che l'importazione di materiale o di pezzi di origine americana. In conseguenza, è il materiale e il parco automobilistico di origine europea, circa il 30% del parco totale, che hanno maggiormente sofferto e che, attualmente, si trovano in un pessimo stato di manutenzione e questo, malgrado un aiuto recente della Repubblica federale di Germania che ha messo a disposizione del Governo un credito di 10 milioni di DM per permettere l'importazione di attrezzatura, di materiale industriale e di pezzi di ricambio per il parco automobilistico di origine tedesca.

L'aiuto americano molto notevole di cui ha beneficiato il Congo per il campo automobilistico è soprattutto servito alla manutenzione e all'importazione di veicoli di origine americana. Attualmente, si assiste perciò ad un lento ma sicuro distacco da tutto il materiale europeo, che non si può né riparare né sostituire. Se questa tendenza dovesse continuare, è da temersi la perdita del mercato congolese, in un prossimo avvenire, per le industrie meccaniche e automobilistiche della Comunità.

.../...

E' utile infino richiamare l'attenzione sulla assai poco razionale situazione, che consiste nell'importare, su crediti americani, per mancanza di valuta europea, veicoli interamente nuovi per sostituire un capitale di veicoli immobilizzati che potrebbero essere rimessi in funzione se solo vi fosse della valuta disponibile.

b) Necessità di pezzi di ricambio

Le necessità attuali per la riattivazione del parco automobilistico di origine europea sono state calcolate dalla Federazione delle Imprese del Congo (F.I.C.) in collaborazione con il Ministero del Piano. Questi calcoli sono basati su un certo numero di indagini e di sondaggi effettuati presso gli utenti e i rappresentanti ufficiali e permettono di stabilire le necessità di pezzi di ricambio per la ricostituzione dello scorte e il rifornimento, di:

- pezzi di ricambio automobilistici: 3,5 milioni di u/c
- pneumatici: 1,5 milioni di u/c

c) Soluzione proposta

Data la necessità e l'urgenza di un aiuto, bisogna ricercare in qual modo la C.E.E. possa intervenire.

La soluzione proposta, fondata su una richiesta ufficiale congolese, consiste in un'operazione in due tempi nel quadro di un programma di investimenti. Questo programma - il programma provvisorio che è stato presentato dal Governo congolese ufficialmente il 26 marzo 1962 - conteneva una serie di progetti specifici la maggior parte dei quali aveva per obiettivo il miglioramento e la riattivazione della rete stradale. Una parte di questi progetti è stata già approvata dagli organi della C.E.E.; alcuni altri si trovano ancora in fase di istruzione.

Nelle sue grandi linee, l'operazione consiste nel mettere a disposizione della Repubblica del Congo un importo di 5,5 milioni di u/c da utilizzarsi per l'importazione di pezzi di ricambio automobilistici e di pneumatici in provenienza e di fabbricazione dei sei Paesi della C.E.E. o coprire ugualmente lo spese accessorio di trasporto, di assicurazione e di controllo dell'operazione (10% del totale).

.../...

Delle licenze d'importazione saranno concesse agli importatori riconosciuti in base alle quote loro attribuite. Questi importatori costituiranno presso l'Ente delegato ai pagamenti del F.E.D. un ammontare equivalente in franchi congolosi, che servirà a pagare, secondo l'esecuzione degli accordi di finanziamento conclusi con la Repubblica del Congo, le spese in valuta locale. Questa procedura ha il doppio vantaggio di permettere l'importazione di pezzi di ricambio e di non ridurre contemporaneamente i crediti disponibili per i progetti di investimento. Praticamente, si tratta di un'anticipazione sui finanziamenti dei progetti del programma provvisorio. Questa messa a disposizione anticipata di un determinato ammontare permette alla Repubblica del Congo di importare i pezzi di cui ha urgente bisogno. Questa stessa somma permette, in una seconda fase, tramite il conto speciale bloccato, di coprire le spese in moneta locale, dei progetti di investimento.

Le spese destinate alla realizzazione di ciascun progetto possono essere divise in spese in valuta estera (materiale, attrezzatura, benefici d'impresa, salari dei tecnici espatriati ecc.) e in spese in moneta locale (salari di manodopera locale, servizi locali, trasporti, ecc.).

L'esperienza del Fondo permette di conoscere fin da ora che le spese fatte per i progetti congolosi in corso di esecuzione, saranno dell'ordine del 50% in valuta. La somma messa, in via anticipata, a disposizione del Congo per l'importazione dei pezzi resterà ad ogni modo inferiore all'ammontare totale che validamente può ritenersi essere necessario per le spese in moneta locale, per l'esecuzione dei progetti del programma provvisorio. Tenuto conto dei progetti già approvati, l'ammontare di 5,5 milioni di u/c rappresenta un limite da non superare nel quadro di una gestione finanziaria prudente.

L'operazione permette quindi di aiutare efficacemente il Congo a risolvere almeno parzialmente i suoi problemi di manutenzione del parco automobilistico, senza che questo paese perda il beneficio degli altri interventi del Fondo relativi soprattutto, a progetti stradali di estrema importanza.

d) Modalità di esecuzione

Al fine di garantire la buona esecuzione dell'operazione precedentemente descritta, la Commissione della C.E.E. sarà portata a concludere, con il Governo della Repubblica del Congo e in base ad una decisione del Consiglio dei Ministri della C.E.E. che autorizzi la messa a disposizione anticipata della valuta, un accordo finanziario che regoli le modalità pratiche:

- della messa a disposizione della valuta da accreditarsi in un conto aperto in nome della C.E.E. presso il Consiglio Monetario di Leopoldville;
- della costituzione dei fondi di contropartita in franchi congolese da versare in un conto speciale bloccato in nome del F.E.D.;
- della garanzia di cambio da accordarsi dal Governo congolese a questi fondi di contropartita in modo che sia assicurata l'esecuzione normale degli accordi di finanziamento già conclusi o da concludersi tra la C.E.E. e la Repubblica del Congo;
- dello svolgimento delle importazioni che si effettueranno da parte dei soli importatori-distributori riconosciuti dal Governo nei limiti delle quote loro accordate da una Commissione ad hoc;
- della concessione delle licenze d'importazione;
- delle garanzie di buon fine da esigere dagli importatori;
- dei controlli da esercitare in modo che l'operazione raggiunga l'obiettivo economico ricercato e per eliminare ogni tentativo di frodi o di speculazioni monetarie;
- della designazione delle categorie beneficiarie finali dei pezzi di ricambio e dei pneumatici, alle quali gli importatori-distributori sono tenuti a vendere;
- delle penalità da prevedere in caso di frode o infrazione.

.../...

c) Istruzione del fascicolo

Il progetto come definito qui sopra è stato elaborato dal Governo congolese dopo che la missione di studio finanziata dal F.E.D. (progetto RC/P.62/17) è incaricata di studiare per la Repubblica del Congo un piano di ripresa economica e finanziaria l'aveva esaminato e trovato conforme alle necessità economiche attuali. Anzi, essa raccomanda la sua esecuzione prioritaria nel quadro delle misure d'urgenza da prendersi ai fini del rilancio economico del paese.

Inoltre, i servizi della Commissione hanno avuto l'occasione di sottomettere in maniera ufficiosa il principio del progetto e le principali modalità di esecuzione, all'esame dei consiglieri finanziari presso le Rappresentanze permanenti dei sei Paesi membri. Nel corso delle due riunioni tenute il 5 febbraio e il 7 maggio 1963, questi consiglieri hanno riconosciuto l'utilità di detto progetto non solo per l'economia congolese ma anche per l'industria automobilistica dei sei Paesi membri della C.E.E., nonché l'opportunità per la C.E.E. di dare seguito favorevole alla richiesta della Repubblica del Congo. Questa opinione è stata del resto condivisa dalla Commissione della C.E.E. che durante la 105a sessione del Consiglio dei Ministri tenutasi il 18 giugno 1963 a Bruxelles ha dichiarato, in occasione della discussione sul programma di assistenza tecnica all'Ente del Niger, che "la decisione di principio già presa per trovare una soluzione al problema dei pozzi di ricambio per il Congo-Leopoldville sarebbe suscettibile di tradursi tra breve in misure di esecuzione concrete".

.../...

DECISIONE

IL CONSIGLIO DELLA COMUNITA' ECONOMICA EUROPEA,

Visto il Trattato che istituisce la Comunità Economica Europea,

Vista la Convenzione d'applicazione relativa all'Associazione dei Paesi e Territori d'Oltremare alla Comunità,

Vista la decisione del 19 dicembre 1962 dei Rappresentanti dei Governi degli Stati membri riuniti in sede di Consiglio, relativa all'utilizzazione, dopo il 31 dicembre 1962, del residuo attivo del F.E.D. per i Paesi e Territori d'Oltremare,

Visto il regolamento finanziario n. 5 che fissa le modalità relative ai richiami e ai trasferimenti dei contributi finanziari al regime di bilancio e alla gestione delle risorse del Fondo di Sviluppo per i Paesi e Territori d'Oltremare e in particolare l'articolo 26, comma 2;

Considerando la situazione economica della Repubblica del Congo-Leopoldville e il carattere eccezionale delle sue necessità in valuta,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

E' costituito a beneficio della Repubblica del Congo-Leopoldville, mediante anticipazione sulle spese relative ai progetti n. 11.11.005 - 11.11.006 - 12.11.005 - 12.11.006 e 12.11.009, una provvista per il controvalore di 5.500.000 u/c.

Articolo 2

Questo importo sarà versato in un conto speciale a nome della Commissione presso il Consiglio Monetario a Leopoldville.

Articolo 3

La Commissione è incaricata di determinare, di concerto con la Repubblica del Congo-Leopoldville, le modalità di attribuzione e di utilizzazione della valuta iscritta a credito dell'importo previsto all'articolo 1.

Articolo 4

La Commissione della Comunità Economica Europea è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il