

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del senatore VIDALI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 5 GIUGNO 1963

Istituzione della zona franca nel territorio di Trieste

ONOREVOLI SENATORI. — A nove anni dal ritorno di Trieste all'Amministrazione italiana, non si può dire che la grande città adriatica abbia trovato una organica soluzione dei gravi problemi che travagliano la sua economia e che si proiettano con effetti negativi sulla vita politica e sociale.

Per una giusta valutazione della situazione economica di Trieste, non si deve dimenticare che dall'immediata vigilia del ritorno dell'Amministrazione italiana, con andamento crescente fino al 1956, Trieste ha conosciuto per la prima volta nella sua storia moderna il fenomeno dell'emigrazione, fenomeno che continua tuttora sia pure in proporzioni meno gravi. Sono partiti da Trieste, soprattutto verso l'Australia, non meno di 15 mila cittadini, dei quali quasi diecimila in età lavorativa. Perciò quando si rileva che la disoccupazione a Trieste supera tutte le percentuali italiane, anche nelle zone considerate tradizionalmente depresse, non si deve dimenticare che esse sarebbero enormemente più elevate se non si fosse verificata questa massiccia emigrazione di forze lavorative prevalentemente giovani e prevalentemente qualificate.

È vero che la situazione del mercato di lavoro triestino è stata aggravata dall'immi-

grazione di oltre quarantamila persone provenienti dalle zone cedute dalla Jugoslavia col trattato di pace o passate all'amministrazione di quel Paese col Memorandum di Londra, ma è chiaro che l'entità dei problemi economici da risolvere è la risultante di questi fatti.

La politica del Governo valutata col metro della disoccupazione che regna a Trieste non può essere giudicata favorevolmente. Essa assomma in sé una quantità di caratteristiche negative che la rendono inadatta a risolvere i problemi aperti di Trieste.

In primo luogo questa politica manca di coerenza. Il complesso dei provvedimenti speciali fin qui approvati presuppone il riconoscimento da parte del Governo della funzione specifica e storicamente verificata di Trieste, il riconoscimento cioè che il porto di Trieste è lo scalo naturale in primo luogo dell'Austria e della Cecoslovacchia e subordinatamente dell'Ungheria, di una parte della Jugoslavia e di altre parti d'Europa. Perciò tutti i provvedimenti tesi a rammodernare i collegamenti ferroviari e stradali con l'Austria ed a potenziare le attrezzature portuali sono stati accolti favorevolmente. Ma mentre si stavano attuando questi provvedimenti di indubbia importanza, anche se

non risolutivi, il Governo ha autorizzato da un lato l'aumento delle tariffe ferroviarie con l'Austria, suscitando allarmi e proteste a Trieste e nella vicina Repubblica e dall'altro è andato sostenendo per bocca dei suoi autorevoli rappresentanti che la adesione al Mercato comune europeo aprirà a Trieste grandi prospettive di lavoro.

Con riguardo specialmente a questa asserzione, che è diventata una specie di luogo comune negli ambienti governativi, è da rilevare che nemmeno uno dei Paesi aderenti al Mercato comune europeo rientra nel tradizionale retroterra internazionale di Trieste e che è dubbio, allo stato attuale delle cose, se l'Austria aderirà alla zona di libero scambio.

Ed è ancora da sottolineare che dando la firma al Mercato comune europeo il Governo ha riconosciuto legittimo che la Germania federale assicurasse ad Amburgo, il grande porto anseatico, condizioni di maggior favore rispetto ai porti dei Paesi aderenti al Mercato comune europeo, condizioni che consentono a quel porto una vasta penetrazione proprio nel retroterra specifico di Trieste.

Non vi è eccezione a Trieste, negli ambienti politici ed in quelli economici, nel definire disorganica e mancante di coerenza la politica del Governo per Trieste. Altrettanta unanimità vi è a Trieste nell'affermare che una politica realistica per Trieste deve accettare come dato di fatto incontrovertibile che la funzione preminente di Trieste è quella transitoria, al servizio di un retroterra per il 90 per cento internazionale, che non rientra nel Mercato comune europeo.

Proprio per la mancanza di una tale politica, i traffici attraverso il porto di Trieste segnano un aumento nettamente inferiore all'aumento medio nazionale, e d'altro canto aumenta la concorrenza dei porti esteri, in primo luogo di Fiume e dei porti nordici.

Perciò l'idea della costituzione della zona franca del Territorio di Trieste è penetrata fortemente in tutti gli strati della popolazione, poichè questa misura coglierebbe sicuramente il risultato di valorizzare pienamente la funzione transitoria di Trieste,

di sollecitare tutte le forze economiche locali verso una prospettiva sicura e di interessare vivamente tutti i Paesi del nostro specifico retroterra alle sorti del porto.

Obiezioni valide all'istituzione della zona franca non sono state avanzate. La esistenza del Mercato comune europeo non esclude, come da taluno si vorrebbe, l'istituzione di una tale zona franca perchè essa comporta in pari tempo l'estromissione dal Mercato comune europeo e l'apertura della zona franca, colla sua piena extra-territorialità doganale, a qualsiasi Paese senza riguardo alla sua posizione rispetto al Mercato comune europeo.

Si è parlato in certi ambienti qualificati di destra, economica e politica, di pericoli minaccianti l'integrità nazionale di Trieste, in relazione all'istituzione di un confine doganale fra il Territorio di Trieste ed il resto del territorio nazionale; ma è chiaro che si tratta di un espediente polemico non suffragato da alcuna dimostrazione storica, poichè, al caso si possono citare illustri esempi del contrario.

Le attività economiche legate al mercato nazionale, con particolare riguardo a quelle industriali, potrebbero essere tutelate dallo stesso complesso di provvedimenti che sono stati posti in essere per Zara nel 1921 e che hanno colto il duplice obbiettivo di non intaccare l'efficacia del provvedimento zona-franchista e di tutelare le possibilità di sbocco dell'industria locale sul mercato nazionale.

Infine il confine doganale fra il Territorio di Trieste ed il resto della Nazione, lungo non più di quattro chilometri, corre in territorio suscettibile del più stretto ed efficace controllo.

Nell'avanzare la richiesta della costituzione della zona franca del Territorio di Trieste, i triestini vogliono fare di Trieste uno strumento economico attivo, grazie alla piena valorizzazione della sua funzione economica; fonte di preziosa valuta internazionale in ragione dei servizi portuali, ferroviari e marittimi, dei servizi delle aziende di spedizione e delle società di assicurazione.

DISEGNO DI LEGGE**Art. 1.**

Il Territorio di Trieste è posto fuori della linea doganale ed è costituito in zona franca.

Art. 2.

Le merci estere introdotte nel Territorio di Trieste sono esenti dai diritti di confine e da tutti i diritti doganali comunque denominati che la dogana è tenuta a riscuotere in conformità alle leggi in vigore.

Le merci nazionali o nazionalizzate introdotte nella zona franca sono considerate a tutti gli effetti come esportate.

Art. 3.

Gli abitanti del Territorio di Trieste potranno introdurre nel territorio doganale nazionale, in esenzione dai diritti doganali, i prodotti locali che saranno determinati con decreto del Ministro delle finanze.

Art. 4.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.