

### DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori TOLLOY e NEGRI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 12 LUGLIO 1958

#### Istituzione della zona franca integrale del territorio di Trieste

ONOREVOLI SENATORI. — Saranno presto passati tre anni da quando Trieste è stata restituita se non ancora alla sovranità, alla Amministrazione italiana.

Tale restituzione comportava, come fu affermato in quella circostanza da ogni parte del Parlamento e in primo luogo dallo stesso Governo l'assunzione da parte dell'Italia di nuove impegnative responsabilità nei riguardi della grande città adriatica.

L'assunzione di tale compito comportava e comporta però anche da parte del Parlamento e del Governo di assumere una politica per Trieste che parta dal riconoscimento di quella che è la sua vocazione irrevocabile, dettata dalle caratteristiche storiche e geografiche, di grande porto di transito ed emporio commerciale del centro dell'Europa.

Qualora tale concezione manchi, ed è quanto è avvenuto finora, qualsiasi provvidenza o programma che vengano assunti per Trieste sono necessariamente destinati ad un costoso fallimento, che avrebbe per conseguenza di portare i triestini alla disperazione ed alla definitiva sfiducia nella capacità dell'Italia a risolvere il loro problema: un tale processo involutivo è del resto già dolorosamente in atto ed esso si puntualizza nella emigrazione da Trieste di migliaia di lavoratori altamente qualificati e nell'inerzia, anzi nella fuga del capitale privato da Trieste.

È in questa situazione che da Trieste stessa è sorta la proposta della erezione del suo territorio a zona franca integrale, proposta che ha l'appoggio della grande maggioranza della popolazione, senza distinzione di ceti nè di colorazione politica, e che costituisce in effetti l'unica soluzione capace di ridare a Trieste la funzione che le è propria, consentendole di sottrarsi alla triste attuale realtà.

La richiesta di una zona franca integrale e consapevolmente e responsabilmente motivata dal fatto che una zona franca limitata la quale comporta fra l'altro provvedimenti per il suo funzionamento e controllo più dispendiosi e impacciati di quelli necessari per la zona franca integrale, costituirebbe, essa sì, misura di mero carattere protezionistico incapace di vivificare la caratteristica essenzialmente emporiale e transitoria del porto di Trieste. La zona franca limitata fondandosi su un insieme di facilitazioni frammentarie, modeste ma illusorie per la generosità e recanti invece alla tutela discriminata di precostituiti limitati interessi industriali, avrebbe in definitiva il risultato di far stagnare e impigrire le energie e le iniziative locali, e di divenire fatalmente oggetto di generali reprimende e polemiche.

Quanto ai punti franchi, una lunga esperienza, in atto dal 1949, ha dimostrato la loro assoluta insufficienza nella difesa dei traffici di Trieste.

Le obiezioni che si muovono alla possibilità e alla utilità della concessione al territorio di Trieste di una completa franchigia doganale sembrano d'altronde, quando non siano ispirate alla volontà di difesa di ristretti privilegi costituiti, poggiare soprattutto sulla disinformazione e sul mancato approfondimento della questione. Infatti, per quanto riguarda la principale tra esse, quella cioè relativa al « distacco » che ne deriverebbe a Trieste dal resto della nazione, è certo che esso diventerà irreparabile e non mancherà anche di trovare molteplici sollecitazioni esterne, solo se sarà dimostrato che, per il fatto di appartenere all'Italia, il più grande e attrezzato porto dell'Adriatico non è in condizioni di assolvere la propria funzione nei riguardi degli Stati che costituiscono il suo retroterra.

Circa la seconda obiezione che viene avanzata, relativa alla difficoltà della istituzione di un confine doganale fra l'Italia e il territorio di Trieste, basti por mente che si tratta di soli 16 chilometri su terreno non boscoso e facilmente sorvegliabile, inferiore cioè alla lunghezza dei perimetri degli attuali punti franchi del porto di Trieste. Quanto all'altra obiezione, del danno che potrebbe derivare alle zone finitime e ai porti vicini, si tratta in realtà dell'opposto poiché, a differenza di quanto avviene attualmente per cui ogni provvidenza statale presa a vantaggio dell'economia triestina, viene necessariamente a incidere su quella di altre città e regioni, la recuperata funzione della città quale centro di traffici e di scambi del centro Europa con tutto il mondo, sa-

rebbe creatrice di nuove attività economiche, di cui non potrebbero non avvantaggiarsi l'intera economia nazionale e in particolare le zone finitime e i restanti porti adriatici.

Infine è da ricordare che lo Stato italiano non si è finora reso conto della sua possibilità di partecipare attivamente alla vita economica dell'Europa centrale qualora proceda all'utilizzazione, al suo giusto valore, dell'eccellente strumento che al riguardo costituisce il porto e la città di Trieste, ricca di tradizione emporiali con l'Austria, con la Cecoslovacchia, l'Ungheria, la Jugoslavia occidentale, la Germania meridionale. Ed è certo che nessuna misura meglio che la concessione di una completa franchigia doganale a Trieste potrà concorrere a riportarvi quelle correnti di traffico che si sono innaturalmente deviate sui porti del nord e su Fiume.

Il disegno di legge che abbiamo l'onore di ripresentare, non ha motivo di dettarsi sulle modalità tecniche del funzionamento della zona franca integrale; ritenendo che, una volta approvato il progetto dal Parlamento, ciò avrà modo di essere definito successivamente dagli organi centrali in collaborazione con quelli locali. Il presente progetto di legge d'altronde non fa che richiamarsi a quanto fu fatto nel 1921 con esperienze e risultati del tutto positivi per Zara e il suo territorio. Nè ci si potrebbe richiamare alla diversità delle condizioni se non per dedurre che se un tale provvedimento fu allora preso per evitare, come di fatto evitò, la decadenza economica di Zara, a maggior ragione esso può e deve essere oggi preso per evitare la decadenza economica di Trieste, le cui conseguenze sarebbero ben più gravi e dolorose.

## DISEGNO DI LEGGE

## Art. 1.

Il territorio di Trieste assegnato all'Amministrazione italiana è considerato fuori della linea doganale. La franchigia si estende ai generi che formano oggetto di monopoli dello Stato.

## Art. 2.

È concesso agli abitanti del territorio di Trieste di introdurre nel territorio doganale nazionale, in esenzione dai diritti di confine, i prodotti locali che verranno determinati con decreto del Ministro delle finanze.

I prodotti locali ammessi a fruire della concessione di cui sopra, i quali nell'interno del territorio doganale siano soggetti ad imposte di produzione e che nel territorio di Trieste ne siano esenti o vi siano sottoposti in misura inferiore a quella vigente nel restante della Repubblica, dovranno, alla loro entrata nel territorio doganale, sottostare al pagamento di tale imposta o della differenza di imposta.

## Art. 3.

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