

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— VII LEGISLATURA —————

## 3<sup>a</sup> COMMISSIONE

(Affari esteri)  
—————

INDAGINE CONOSCITIVA  
SUI PROBLEMI CONNESSI CON GLI ACCORDI DI OSIMO  
FIRMATI CON LA JUGOSLAVIA IL 10 NOVEMBRE 1975

(articolo 48 del Regolamento)

Resoconto stenografico  
—————

1<sup>a</sup> SEDUTA

MERCOLEDÌ 2 FEBBRAIO 1977

(antimeridiana)  
—————

Presidenza del Presidente VIGLIANESI  
—————

## INDICE DEGLI ORATORI

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 10, 11 e <i>passim</i>	GRUBER BENCO Aurelia Pag. 3, 10, 11 e <i>passim</i>	
AJELLO (P.S.I.) . . . . .	11, 20, 21 e <i>passim</i>	CAIDASSI . . . . .	16, 19, 20 e <i>passim</i>
ARTIERI (D.N.-C.D.) . . . . .	10, 11, 13 e <i>passim</i>	MATTEUCCI . . . . .	13
CALAMANDREI (P.C.I.) . . . . .	20, 26	MAUREL . . . . .	20, 21, 22 e <i>passim</i>
BARBI (D.N.) . . . . .	21, 25, 26		
GHERBEZ Gabriella (P.C.I.) . . . . .	12		
MARCHETTI (D.C.) . . . . .	21		
PECORARO (D.C.) . . . . .	23		
PIERALLI (P.C.I.) . . . . .	26		
SANTI (D.C.) . . . . .	10, 11		
SARTI (D.C.) . . . . .	19, 21		

*Interviene il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri Radi. Intervengono inoltre, a norma dell'articolo 48 del Regolamento, la dottoressa Aurelia Gruber Benco, presidente del Comitato per la Zona franca integrale per Trieste; il dottor Renato Matteucci per la Federazione CGIL-CISL-UIL ed i dottori Romano Caidassi e Sergio Maurel, rispettivamente presidente e segretario della Camera di commercio di Trieste.*

*La seduta ha inizio alle ore 9,45.*

**PERITORE**, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

**PRESDENTE**. L'ordine del giorno reca l'indagine conoscitiva sui problemi connessi con gli accordi di Osimo firmati con la Jugoslavia il 10 novembre 1975: audizione di rappresentanti del Comitato per la Zona franca integrale a Trieste e nella sua provincia; della Federazione CGIL-CISL-UIL e della Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura di Trieste.

Ieri abbiamo sentito l'ampia e documentata relazione del senatore Sarti; oggi inizieremo, e spero in serata concluderemo, questa indagine che ci permetterà di ascoltare i rappresentanti di enti e organizzazioni più interessati ai problemi di carattere sociale, economico e culturale conseguenti agli accordi di Osimo. Abbiamo ritenuto di iniziare con l'audizione di un rappresentante designato dal Comitato zona franca integrale per Trieste e provincia, il quale mi sembra sia stato l'organismo che ha raccolto attorno a sé tutte le voci preoccupate sulle conseguenze degli accordi citati. È qui presente la dottoressa Aurelia Gruber Benco, la quale è invitata ad illustrarci i motivi ed i problemi che preoccupano il Comitato di cui ella è rappresentante. Probabilmente saranno rivolte alcune domande da parte dei commissari, alle quali pregheremo la dottoressa Gruber Benco di voler cortesemente rispondere.

**GRUBER BENCO AURELIA**. Signor Presidente, signori senatori, un rin-

graziamento per aver dato la parola al rappresentante del Comitato che ha raccolto le 65.000 firme. Ho preso nota che, insieme a me, compariranno, in altra ora e in altro momento, i rappresentanti degli enti locali triestini. Ad essi, coi quali personalmente intrattengo rapporti di simpatia e di stima, debbo oggi contestare in pieno la legittimità di rappresentanza. Il Comune e la Provincia di Trieste sono dimissionari; la Camera di commercio dal 1974 non convoca collegialmente le attività industriali e commerciali della città che essa rappresenta; in quanto alla Regione Friuli-Venezia Giulia, i triestini contestano a questo organismo qualsiasi rappresentatività per Trieste, perchè la Regione non ha mai difeso gli interessi di questa città.

Devo dire poi che la raccolta delle 65.000 firme sostituisce, in pratica, quello che gli enti locali avevano l'obbligo di fare insieme ai partiti, cioè un *referendum* in tutta la città su un problema che così strettamente la interessa. Questo *referendum* non è stato effettuato: se ne è assunto il compito un comitato di dieci persone, le quali hanno dovuto sottostare ad una lotta inverosimile, basata su ingiurie, su fanatismi, su tutto ciò che contraddice ad una normale vita democratica. Il Comitato per la zona franca integrale ha promosso, su un argomento che sta molto a cuore alla città, precisamente la zona franca, questo *referendum* cittadino che ha portato a 65.000 firme legalizzate, con le quali si indicava quale soluzione positiva dare alle aspirazioni di Trieste, e si sottolineava l'atteggiamento contrario della città nei confronti, non di un trattato di pace con la Jugoslavia, perchè tutti noi desideriamo la pace, ma degli accordi economici compresi in quel trattato. Le 65.000 firme triestine rappresentano oggi il completo scollamento dell'elettorato cittadino dagli enti locali e dai partiti presenti in città. A questo scollamento nei confronti delle istituzioni e dei partiti risponde invece una meravigliosa unità dei cittadini triestini in una lotta che essi non considerano chiusa per far rinascere la città secondo gli schemi che questa si è prefissa fin dal suo lontano nascere.

Consentitemi di dirvi, signori senatori, che vi trovate di fronte ad una delle città più antiche del nostro antichissimo paese. Il suffisso « este » della nostra città vi dice che noi risaliamo ai protoveneti, a quella lontanissima civiltà, e che da allora ad oggi una sola è stata la nostra funzione: quella mercantile. Ebbene, dicevo, abbiamo raggiunto una meravigliosa unità nella nostra città: per la prima volta dalla fine della guerra, dalle dimostrazioni del giugno 1945, vecchi, giovani, donne, uomini, in un insieme completo di tutte le classi e di tutte le ideologie, si sono trovati fraternamente uniti nell'affermazione che la città deve avere un avvenire mercantile. Questa è la funzione di Trieste nella storia di ieri ed in quella di oggi.

La zona franca integrale è una proposta alternativa, sostitutiva e complementare al trattato di Osimo, perchè essa intende affermare i diritti di un porto con funzione non solo europea, ma mondiale, se si considera il legame esistente tra l'Europa ed i paesi terzi. La zona franca integrale è una proposta che Trieste presenta al Paese fin dal 1921, alla quale l'Italia si è degnata qualche volta di rispondere negativamente, mentre altre volte non ha nemmeno risposto. Nel 1955, quindi non molto in là con gli anni, tutta la città, tutti gli schieramenti politici — meno i fascisti — tutte le attività industriali si associarono nella richiesta comune di istituzione della zona franca integrale. Le più recenti proposte sono quelle di ordine parlamentare ad opera del senatore Tolloi, dell'onorevole Vidali, del senatore Sema, rispettivamente nel 1956, nel 1962, nel 1968. Ma già fin dal 1949 l'Italia affermava l'impegno di fare di Trieste un porto internazionale. In questo senso invece non è stato fatto assolutamente niente. Col trattato di Osimo si tenta di scaricare su Trieste tutte le responsabilità della guerra fascista, ed esso è, particolarmente sotto l'aspetto economico, il colpo di grazia che si dà alla città. Non è affatto un trattato di pace: la pace si difende con ragioni di vita, che sono sempre ragioni di equilibrio. Col trattato di Osimo, che istituisce un nuovo e più grave contenzioso con la zona franca industriale sul Carso, si rompe l'equilibrio economico di

Trieste, si sconvolge quello della Regione Friuli-Venezia Giulia, determinando una concorrenza industriale rispetto a questa Regione già tanto provata; si rompe anche lo equilibrio economico nei confronti della Comunità economica europea, e si riesce in tal modo a far sì che Trieste, anzichè essere immessa nelle principali vie del commercio mondiale, ne sia completamente estromessa.

Questo trattato presenta un secondo grave aspetto: rompe l'equilibrio ecologico, riserva cioè alla città di Trieste il destino di una Seveso. Non voglio trattenermi a lungo su tale argomento poichè ho visto che la Commissione ha invitato il dottor Mossetti che potrà intervenire ampiamente su questo tema.

Posso dire, comunque, che — se leggerezza sociale e leggerezza economica hanno fatto sì che, a suo tempo, il fascismo creasse Marghera e rovinasse il delicato equilibrio delle acque lagunari contro tutte le antiche e sagge disposizioni del Magistrato alle acque che prescriveva « laguna viva » — il collocare ora, in 25 chilometri quadrati di superficie carsica, insediamenti industriali che, praticamente, rappresentano una interruzione del delicatissimo flusso idrico che si svolge in quel territorio, riporterà lassù nel Carso, pur sotto altri aspetti, ma con la medesima gravità, il complesso problema costituito oggi da Marghera. E non solo sotto questo profilo, ma anche perchè ci si propone, in una visione del tutto antiquata delle cose, di procedere ad uno sviluppo industriale di forma centralizzata, contrariamente alle più moderne teorie in proposito.

Un delicatissimo equilibrio idrico ed atmosferico viene rotto, dicevo, nei confronti di Trieste che è situata 300 metri al di sotto di questa progettata zona industriale e che diverrebbe quindi automaticamente il bacino di ricezione di tutte le acque che scendono dal Carso per infiniti rivoli. Ne risulta già compromesso perfino l'Isonzo che dista oltre 20 chilometri da tale zona, con inquinamento di tutte le innumerevoli risorgive della costa triestina poichè sul fiume Timavo, che percorre sotterraneo una cinquantina di chilometri, insisto-

no gli scarichi delle pochissime fabbriche che la Jugoslavia ha già costruito in quel bacino. Pertanto, se i danni causati da poche fabbriche già si riflettono in modo così dannoso sul golfo di Trieste e, attraverso le ghiaie che praticamente congiungono la foce del Timavo all'Isonzo, minacciano di inquinamento l'Isonzo stesso — dal quale, per l'inquinamento del Timavo, il comune di Trieste si ripromette di ricavare le acque a servizio della città — ne risulterà compromesso l'equilibrio ecologico della provincia e si creerà, potenzialmente, una Seveso di eccezionale ampiezza.

Ma ciò che viene pericolosamente rotto in una regione di confine, quale il carso triestino, è l'equilibrio etnico fondamentale e determinante e in alcun modo correggibile con azioni di natura politica o sociale contingenti.

La creazione di una zona industriale a monte di Trieste (avrò modo di lasciare al riguardo un po' di documentazione) con una dimensione della stessa ampiezza della città, costituirà veramente su di essa una cappa di piombo. Da rilevare che, oggi, non vi è neppure una domanda di industrie o aziende italiane interessate, mentre giacciono duecento e forse più domande di utilizzo della zona da parte jugoslava.

Tutto ciò significa, secondo i normali canoni di sviluppo industriale, che in dieci-quindici anni, se quelle fabbriche effettivamente si svilupperanno (per ragioni tecniche, derivanti dalla natura del terreno che è il più inadeguato che si possa immaginare per uno sviluppo industriale, è necessario mettere in dubbio tale possibilità), avremo alle spalle di Trieste, tra operai e loro famiglie, una popolazione del sud balcanico incombente sulla città, che prevedo in un decennio potrà raggiungere i centomila individui, attenendomi anche alla « brillante » esposizione dell'onorevole Lombardi che i triestini hanno inciso nel cuore come la massima ingiuria che si possa rivolgere ad una città che, più di ogni altra città italiana, ha sofferto i torti del dopoguerra.

Con la zona che è stata prevista dal trattato, si crea praticamente per Trieste una situazione da Libano — con una copresenza

di uomini di diversa storia, di diversa lingua, di diversa scrittura, di diversa religione — non solo nei confronti dei triestini, ma degli stessi sloveni che abitano la zona, una parte dei quali confina con noi, ai quali da questa sede intendiamo rivolgere i più rispettosi pensieri (specie da parte mia, avendo io sempre nutrito, verso questa minoranza, sentimenti di comprensione e di simpatia).

Quali sono i vantaggi del Trattato di Osimo per gli jugoslavi? Esaminiamoli brevemente, per quanto costituirebbero materia di esposizione della durata di giorni interi.

I vantaggi sono di varia natura. Anzitutto quello strategico. Ognuno persegue i suoi modelli; parlerò del costante modello italiano, pur trattando prima dell'evidente modello jugoslavo. La Jugoslavia persegue il criterio — non di pace, ma da parte sua logico e giustificato — di creare sempre, alle spalle di una città italiana, una città slava. Come si è fatto per Nuova Gorica alle spalle di Gorizia così, oggi, attraverso gli allegati economici del Trattato di Osimo, si impostano le premesse di una nuova Trst alle spalle di Trieste. È una concezione strategica che si inquadra in un processo storico-politico piuttosto lungo. Fin dalla fine della prima guerra mondiale, la Jugoslavia, sorta praticamente dalla vittoria dei popoli slavi, anche in quella contingenza si è considerata erede dell'Austria per tutte le terre al confine con l'Italia. Perciò si tratta di avanzare gradualmente fino al Tagliamento, così designato dalla fine del secondo conflitto mondiale.

Non ricapitolo la storia a ricordo di quanto c'è voluto per precisare che il basso Friuli non era slavo e non rientrava precisamente in una futura Jugoslavia basata su giustizia. Ma con questo non affermo che l'aver dato all'Italia terre abitate da popolazioni diverse, come i tedeschi in Alto Adige e gli slavi al confine orientale, sia stata una dimostrazione di saggezza. Fu, al contrario, un gravissimo errore che si poteva, però, scontare diversamente.

La Jugoslavia con tenacia si propone il graduale raggiungimento del Tagliamento, autorizzata dalle conclusioni della famosa

Conferenza di Yalta — che ha diviso il mondo e della quale si risentono tuttora le conseguenze — che sono di incisiva importanza, e riconobbero alla Jugoslavia uno spazio infinitamente maggiore di quanto essa non avesse raggiunto, spazio del quale noi siamo i detentori attuali, occupato da friulani, italiani e dalla piccola *enclave* della Slavia veneta, *enclave* importante come lo sono le sacche del confine a nord, per le quali, naturalmente, il Trattato di Osimo non propone soluzioni di sorta.

Le sacche a nord del confine, la Slavia veneta e l'indebolimento di Trieste rappresentano le pedine di avanzamento strategico di una nazione condotta da un uomo del quale io ebbi a dire, qualche mese fa, che rappresenta per il suo popolo Garibaldi e Cavour insieme. Siamo noi, onorevoli senatori, che non abbiamo più nè un Garibaldi nè un Cavour.

Ma la Jugoslavia persegue, con questo trattato, anche un fine politico molto importante sul quale la stampa italiana, sempre tanto male informata, da orecchiante qual è dei problemi, si sofferma parlando del « dopo Tito ». Il fine politico è quello di annacquare in qualche modo le mire autonomistiche della Slovenia e della Croazia. Tali mire non sono solo di oggi; esse sono sempre esistite. Esse probabilmente risalgono ancora alla guerra combattuta contro i turchi; al fatto che gli sloveni ed i croati appartenevano a quell'unità di cultura, a quell'unità istituzionale che era rappresentata dalla monarchia austriaca.

Strategico — ho detto — e politico il vantaggio jugoslavo del trattato di Osimo. Ma anche un vantaggio economico sostanziale. Questa cosiddetta zona franca industriale sul Carso presenta effetti propagandistici sulla città di Trieste, troppo legata alla aspirazione di zona franca. Ebbene, si è detto, diamo a Trieste il contentino di una zona franca, però industriale, però sul Carso. Ma in realtà non si tratta di una zona franca. Perché zone franche sono quelle nelle quali vive una popolazione in un territorio beneficiato da franchigie doganali. Lo stesso trattato lo dice: è la semplice esten-

sione dei punti franchi triestini ad un comprensorio molto più ampio sul Carso.

Punti franchi triestini sui quali non mi soffermo. Posso dire soltanto che non se ne ricava alcun successo economico, come vedrete dall'ampio studio che avrò il piacere di lasciarvi. Questa cosiddetta zona franca carsica è il pretesto economico con il quale in qualche modo la Jugoslavia si inserisce, tramite l'Italia, nella Comunità economica europea. Così vi si inseriscono molti elementi di squilibrio, di concorrenza, soprattutto con le industrie friulane e con le stesse produzioni degli altri Paesi europei che non sono ammessi a lavorare direttamente nella zona franca del Carso e che, se lo volessero fare, dovrebbero ricorrere al prestanome dell'Italia per quelle industrie a partecipazione che intendano sviluppare. Si tratta, ripeto, di un elemento di penetrazione nel mondo occidentale e non del caso contrario.

Un'attività a circolazione interna ed esterna potrebbe essere sviluppata soltanto da una zona franca integrale a Trieste, cioè in Italia, dentro la CEE. Questa è l'unica forma con la quale potrebbe avvenire uno scambio di prodotti dalla CEE ai Paesi terzi, di materie prime dai Paesi terzi alla CEE. Le altre sono forme non precise, non chiare, non rientrabili comunque in una esatta comprensione di rapporti fra i Paesi interessati.

A leggere il trattato ed i suoi annessi economici si trae l'impressione di una materia estremamente confusa, non chiarita *a priori*. Per esempio, non è stato assolutamente dibattuto il problema tecnico della trasformazione di una regione siffatta in zona industriale. Non esistono altri esempi di zone industriali che siano poste su terreni rocciosi, lontano da fiumi e lontano dal mare. Anche le zone franche istituite dalla CEE hanno sempre un fiume o il mare vicino. Non si possono utilmente costruire zone franche in territori che abbiano quelle caratteristiche che ha il Carso. La stessa denominazione di Carso sta ad indicare che ci troviamo nel pieno dei fenomeni del carsismo. Tutte le opere relative, strade, incatenizzazioni, fondamenta, presuppongono scavi, sbanca-

menti in roccia; tutto ciò per sviluppare i tanto famosi impianti di depurazione che ci sono stati illustrati come centralizzati dal dottor Carbone, l'insolito negoziatore del trattato, sollevando l'amara ilarità dei triestini. Non so se voi potete immaginare cosa significhi fare delle iniezioni di cemento nelle doline, negli inghiottitoi eccetera. Quando avete iniziato a scavare, ecco che vi imbatte in una nuova voragine, in un nuovo inghiottitoio. Come si potrebbe attuare, in queste condizioni, un sistema unico di raccolta dei liquami, di disinfestazione degli stessi, di immissione in un canale unico di trasporto? Questa è semplicemente non fantascienza, è pia illusione da ignoranza.

Viene scritto che saranno dati trecento miliardi per coprire le spese di questa immane opera, che per noi rappresenta metà della superficie, cioè dodici chilometri e mezzo complessivi. Trecento miliardi che dovrebbero comprendere gli indennizzi da dare agli istriani che ne hanno diritto per la perdita della Zona B; gli indennizzi ai proprietari dei terreni situati nella zona franca industriale. Questa cifra, fra l'altro, dovrebbe essere anticipata in dieci anni dalla regione, la quale regione è oppressa dallo spaventoso disastro del Friuli. Io mi domando: sono previsti in queste spese anche il doppio binario della Pontebbana? l'autostrada Tarvisio-Udine? Il bacino di carenaggio a Trieste? O queste spese, le sole utili a Trieste, ne sono escluse? Nella zona franca industriale sul Carso non vi saranno operai italiani che vi andranno a lavorare, poichè i costi di lavoro in Jugoslavia sono la metà dei nostri. Non ci saranno movimenti di porto, in quanto le merci andranno e verranno su strade costruite dalla Jugoslavia e con l'utilizzo di porti che praticano prezzi inferiori ai nostri e che essa gestisce benissimo (Capodistria, Fiume). Quindi con questi trecento miliardi si dovrebbero fare le strade, i collegamenti, gli indennizzi, le opere in terreno completamente roccioso. Nel corso dei dieci anni si raggiungerebbe senz'altro — se queste opere si dovessero realizzare — una spesa non inferiore ai 1.600-1.800 miliardi. Senza una spesa di questo genere è assurdo proporsi un

lavoro simile, per il quale manca un piano tecnico-finanziario di massima.

Questo per quanto concerne più da vicino gli aspetti economici degli accordi di Osimo. Il Trattato di Osimo però si inquadra amaramente nel campo ampio della politica italiana nei confronti di Trieste. La politica italiana, in oltre cinquant'anni, facendo riferimento anche alla pseudo democrazia che si è instaurata in Italia dopo il fascismo, ha percorso esattamente la strada tracciata dal fascismo stesso. E cioè una politica che io devo definire di autocannibalismo, se vogliamo considerare Trieste una città italiana. Perchè Trieste è stata sempre considerata nella problematica italiana nella visuale di concorrenza rispetto a Venezia e a Genova.

Si è fatta una politica basata sulla configurazione di Trieste come concorrente di Venezia e di Genova, nei confronti dei quali porti Trieste non ha mai attuato alcuna concorrenza essendo la sua attività mercantile una attività di transito commerciale, mentre Venezia e Genova hanno assorbito sempre in modo preminente il commercio nazionale.

Ancora oggi Trieste svolge un commercio di transito, solo che questo è ridotto del cinquanta per cento (forse anche un pochino di più) se non si considerano gli oli pesanti che costituiscono la gran parte del suo lavoro. Ciò è dovuto alla linea di indirizzo adottata per Trieste, che ha determinato una politica di sgombero della città, non di potenziamento.

Chiunque si rechi a Berlino viene immediatamente colpito dal suo aspetto, perchè in quella città, pure così estromessa dall'unità germanica occidentale, la Germania ha egualmente concentrato le sue forze economiche. Chi venga a Trieste ha l'immediata visione dei risultati della politica di sgombero adottata dall'Italia negli ultimi 50 anni.

Il porto di Trieste prima della Grande guerra era il secondo del Mediterraneo. Ora è il decimo porto italiano. È il porto di una flotta decimata, un porto che non viene più classificato, non è più un porto di armamento: Trieste è stata la meta punitiva di tutte le ristrutturazioni navali e cantieristiche che si sono compiute nel nostro Paese. Questa è opera dei partiti che a Trieste più che altro-

3ª COMMISSIONE

1° RESOCONTO STEN. (21 febbraio 1977)

ve hanno carattere clientelare, tutti, poichè tutti dipendono dal grande elettorato italiano, nel quale l'elettorato triestino con i suoi particolari problemi rappresenta una entità assolutamente trascurabile. E ne vedete i riflessi sulla stampa, nei servizi radiotelevisivi che di Trieste fanno una specie di quiz un po' spiritoso con accenni letterari alla Mittel-Europa e mai il punto focale di un problema economico-mercantile aperto.

Ebbene, tutto questo è accaduto a Trieste: le ristrutturazioni navali e cantieristiche, la creazione di industrie fasulle sovvenzionate che falliscono. Rimangono in piedi a malapena quelle che hanno una qualche connessione col mare, perchè le sorti di Trieste sono legate al mare e a programmi commerciali: soltanto di riflesso sono legate a programmi industriali.

La città è invecchiata; è in assoluto declino demografico: pensate che abbiamo attualmente la popolazione che avevamo nel 1938, inclusi i cinquantamila istriani che in qualche modo abbiamo accolto fra le nostre mura. Si è raggiunto il vuoto, lo sgombero interno di Trieste. Si è ottenuto anche, nel secondo dopoguerra, l'isolamento della città. Non sono stati realizzati i congiungimenti ferroviari e stradali col suo *hinterland* europeo. Tali opere necessarie non sono mai state completate e ci sono voluti ben dieci anni dal congiungimento di Trieste all'Italia per dare attuazione al raddoppio del binario che unisce Trieste a Venezia.

Ma oggi con il trattato di Osimo cosa si è fatto? Si è scelta, per la delimitazione delle acque territoriali, la linea di base più sfavorevole a Trieste, e non si entra nel suo porto se la Jugoslavia vi si oppone; e ci sono centomila modi e pretesti per farlo. A noi sono rimasti esclusivamente i bassi fondali. C'è un canale, un canale di regia comune italo-jugoslava, un canale costosissimo per le opere di dragaggio normale e straordinario per allargamento.

A questa azione di isolamento di Trieste si aggiunge il trattamento ambiguo dell'Italia nei confronti della città nell'ambito della Comunità economica europea, nata proprio qui, in questa città di Roma. All'atto della sua costituzione con la firma del « trattato di Ro-

ma », mentre la Germania domanda per Amburgo e per Brema franchigie ferroviarie, l'Italia non fa alcuna richiesta analoga per Trieste. Si potrebbe fare appello al fatto che fino a quel momento l'Italia aveva una amministrazione fiduciaria della città. Ma anche questo tipo di amministrazione, appunto per essere fiduciaria, non autorizzava a dimenticare Trieste quando venivano ricordati tutti i porti europei, nessuno escluso, tanto più che Trieste, la città anseatica del Mediterraneo, nella storia era sempre stata con essi collegata. No, silenzio: di Trieste l'Italia non parla. E quando nel 1968 la CEE definisce la normativa riguardante le zone franche, i punti franchi, i depositi franchi, quando si presenta il momento più opportuno per l'Italia di ricordare Trieste e la sua grande aspirazione ad avere una zona franca, l'Italia tace. Ma quando nel 1975/76 riprende le trattative con la Jugoslavia, ecco che subdolamente — lasciatemi dire così — l'Italia carpisce a volo una dichiarazione di conformità da parte della CEE per la cosiddetta zona franca industriale del Carso. Il signor Ortoli viene a Trieste per sole 24 ore, sorvola in elicottero la zona, dall'alto guarda il Carso e la posizione della zona franca, ed ecco che con maneggi vari — non a caso l'onorevole Natali è diventato vice presidente della CEE — abbiamo una bella dichiarazione di conformità. In questo momento ci accorgiamo che l'amministrazione fiduciaria non esiste più perchè non fa più comodo. L'Italia continua a fare la politica delle coperture superficiali: si devono sempre coprire i danni che si compiono, anche quando si apre un buco: ci si mette sopra una rete che lo nasconda, che impedisca alla gente di cadere. Ora, la grande rete illusoria tessuta dall'Italia nei confronti di Trieste è stata quella di assegnare ad essa funzioni amministrative, burocratiche per le quali la città, eminentemente mercantile, non è adatta.

Dopo la prima guerra mondiale, ecco che il fascismo le dà da governare la grande provincia di Trieste. Nel secondo dopoguerra, dopo il Memorandum d'intesa, dopo che si era instaurata una atmosfera veramente serena tra i due paesi confinanti — che non doveva essere infranta perchè non c'era nien-

te da decidere se non di lasciar vivere in pace le due popolazioni — ecco che si fa di Trieste il capoluogo nominale — puramente nominale, badate bene — della regione Friuli-Venezia Giulia. Una regione che voi sapete quanto sia in concreto autonoma; lo ha dimostrato, nonostante il dettato della Costituzione, il trattato di Osimo per il quale la regione non è stata previamente interrogata. Ma in realtà non è una regione autonoma politicamente, anche se è abitata da una popolazione profondamente autonoma. L'Italia non ha regioni autonome. Perchè ciò avvenga è necessario un processo politico di maturazione che nel nostro Paese non si è ancora compiuto, e lo dimostra lo stato delle condizioni economiche, sociali, delle controversie in atto nel nostro Paese più che altrove per disordine capitalistico, per disordine politico. Comunque siamo giunti alla grande impropria regione nella quale a Trieste è riservato soltanto l'onore di ospitare dei palazzi di cattivo gusto. Questa è la funzione di Trieste nella Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia. Una funzione apparente. Ebbene, la città di Trieste si sente profondamente estranea a questo tipo di ordinamento. Noi rispettiamo gli sloveni, e rispettiamo profondamente i friulani, però dobbiamo dire che Trieste non ha nulla a che fare con la « piccola patria del Friuli », di fronte alla quale c'è davvero da levarsi il cappello, ma anche riconoscere che il nostro destino è il mare. Compiti amministrativi, ecco la manovra diretta ad edulcorare quella pillola che in realtà significava auto-cannibalismo, svuotamento economico della città, isolamento della stessa.

Ebbene, una città fiera della sua storia come lo è, per esempio, Amburgo — e non stupitevi se io ricorro sempre a questi esempi, perchè essi sono i raffronti più naturali per la nostra città — quando alla fine della seconda guerra mondiale gli alleati proposero ai suoi cittadini di diventare la capitale dello Schleswig-Hollstein e di assumersi una funzione amministrativa, essi rifiutarono, perchè la loro provincia, sostennero, era il mondo; e, nelle sue relativamente piccole dimensioni, specialmente ora che il canale

di Suez ha ripreso la sua attività, anche la provincia di Trieste è il mondo, costituito dal rapporto tra l'hinterland naturale alle sue spalle e il resto del mondo. Quando noi parliamo di zona franca alla città e alla sua provincia intendiamo presenza nel nostro porto, sì, degli interessi jugoslavi, ma anche degli interessi austriaci, degli interessi svizzeri, degli interessi della Germania del sud, della Polonia, della Cecoslovacchia, insomma la costituzione di quella linea europea che da Stettino scende giù fino a Trieste, a completare il quadro delle grandi arterie europee. Noi intendiamo questo, non già di gettarci proni ai piedi e al servizio di un solo utente, ma a servizio di tutti gli utenti che sono alle nostre spalle. E non si dica che l'averci isolati con le ferrovie e con le strade, e l'aver ridotto il nostro porto in condizioni quasi di non funzionalità ci impedisce di svolgere questo lavoro. Qualora l'Italia, anzichè predisporre azioni cosiddette diplomatiche, che dovrebbero avere per tema la città di Trieste, si decidesse veramente a convocare la conferenza dei popoli che sono gli utenti potenziali del porto di Trieste, specialmente in un'epoca nella quale l'esistenza dei porti è numericamente e qualitativamente sempre più indispensabile, allora si vedrebbe la concreta possibilità di consorzare questi popoli, e le spese per collegamenti viari e ferroviari che oggi gravano interamente sull'Italia sarebbero in grandissima parte sopportate da chi del porto di Trieste potrebbe servirsi: tanti padroni, tanti utenti, significa nessun padrone, nel concetto commerciale-mercantile della nostra città.

Questa è la situazione, soltanto nei suoi ultimi sviluppi, risultato di un mercanteggiare molto oscuro, che non fu condotto dal Ministero degli esteri, ma, in modo assai strano ed abnorme, da un negoziatore come il dottor Carbone, che proviene dal Ministero dell'industria, talchè l'insieme ha un preoccupante sapore alla Lockheed. Ed è strano che questi maneggi portino la firma di persone che, se non sono incriminate, non lo sono state per il rotto della cuffia, come suol dirsi. Noi triestini guardiamo a tutto questo con estrema amarezza, perchè siamo

3<sup>a</sup> COMMISSIONE1° RESOCONTO STEN. (2<sup>1</sup> febbraio 1977)

degli italiani volontari, e in questa nostra qualifica c'è tutta l'immensa distanza che ci separa da coloro che sono italiani occasionalmente, per nascita. Noi abbiamo voluto essere italiani, e abbiamo voluto esserlo per esprimere in forma europea una rivendicazione di lavoro e di progresso. Purtroppo l'Italia fascista e quella post-fascista ha rovinato i nostri intenti, e con ciò non rovina soltanto noi, ma prolunga di molti anni il processo indispensabilmente democratico dell'intero paese.

Signori senatori, io ho voluto concentrare la mia esposizione. Ci sono pagine intere che non ho letto perchè ho preferito dire schiettamente tutto quello che avevo nel cuore. A corredo delle mie parole lascio a disposizione della Commissione tutti questi scritti, dove sono riportate le varie ragioni tecniche che si oppongono alla istituzione della zona franca sul Carso, e lascio altresì un breve riepilogo, controfirmato da quattro componenti del Comitato per la raccolta delle 65 mila firme, nel quale è meglio illustrata la situazione politica estremamente pericolosa della città, che è tutta dietro le 65 mila firme ed è decisa, a trattato firmato, a mettere in atto una resistenza civile sotto tutte le forme, ed a ricorrere a tutti i possibili aiuti internazionali, per trovare soccorso in questo suo momento di morte.

**P R E S I D E N T E .** La ringrazio, signora, del suo intervento, che è stato ampio e non certo privo di quella passione che lei indubbiamente porta ai problemi della sua città. La parola ai membri della Commissione che volessero porre domande a maggior chiarimento di quanto ha detto la dottoressa Gruber Benco.

**A R T I E R I .** Desideravo, per informazione generale della Commissione, che la signora chiarisse meglio la differenza che si rileva tra la zona franca così come è prevista dal trattato di Osimo e la zona franca integrale nella concezione del Comitato di cui ella è rappresentante.

**S A N T I .** Lei ha parlato di duecento domande per insediamenti industriali: vor-

rei conoscere il settore merceologico interessato a questo fatto, che tipo di industrie verrebbero insediate secondo le domande pervenute.

**G R U B E R B E N C O A U R E L I A .** A Trieste abbiamo cinque punti franchi industriali, che complessivamente assommano a due chilometri e mezzo di superficie. Sul Carso si intende istituire un'aera di 25 chilometri quadrati, metà jugoslava e metà italiana, sulla quale c'è già un motivo di controversia, perchè la Comunità economica europea agli effetti doganali riconosce solo il confine di stato, e non ne prevede altri. Inoltre, parte di questa superficie la cediamo per usi comuni, come fa la Jugoslavia, mentre la CEE, che comprende anche noi, i diritti doganali li rispetta al confine di stato. Quando noi chiediamo una zona franca integrale, intendiamo dire che senz'altro l'intera provincia di Trieste sia aperta alla capacità di produzione industriale, ma che sia anche possibile il transito di navi a servizio di questa zona senza impedimenti di sorta.

Noi intendiamo che non si svolga più il lavoro del porto nel modo attuale, con infinite difficoltà di ordine burocratico determinate anche dalla distanza di un porto punto franco dall'altro.

Noi vediamo soprattutto arrivare e partire « barche » con le loro merci (scusate se uso questo termine, ma a Trieste le navi sono chiamate così). Al concetto mercantile ideale si potrà aggiungere, perchè naturale, la accelerazione e l'intensificazione dei lavori del porto, la trasformazione delle merci, di nuovo il lavoro di manutenzione delle navi e il lavoro di armamento che non esiste più.

Con la zona industriale sul Carso tutto questo verrà a scomparire completamente. Nè è da credere che i prodotti finiti della zona industriale medesima possano scendere per una strada (del resto, neanche compiuta) al porto e da qui partirsene, perchè le spese portuali di Trieste sono precisamente il doppio di quelle di Capodistria. Da noi, infatti, si spendono circa 7.500 lire per tonnellata, mentre a Capodistria e Fiume ne occorrono 4.000. Pertanto, il traffico viene avviato su Capodistria. Tutto ciò è stato fat-

3<sup>a</sup> COMMISSIONE1° RESOCONTO STEN. (2<sup>1</sup> febbraio 1977)

to appositamente in quanto le strade della zona sono già state costruite ed anche perchè la Jugoslavia ha i vantaggi e gli svantaggi di un regime dittatoriale: da tempo si è attrezzata e Capodistria, che quando era italiana consisteva in una deliziosa borgata, in una cittadina storica, oggi ha una banca efficiente.

Non mi attardo qui a parlare delle difficoltà nello svolgimento del contenzioso nel Carso nel funzionamento di una commissione che non potrà mai lavorare perchè è affetta da « stasi perpetua » in quanto composta da tre membri slavi e da tre membri italiani e non c'è neanche un presidente che abbia il voto dirimente. Pertanto, tutti i problemi saranno posti sul piano inclinato del tempo lungo e delle soluzioni energetiche, ma noi, finora, soluzioni energetiche non le abbiamo mai adottate.

**A R T I E R I .** Subordinatamente a quanto detto, vorrei chiedere se i rappresentanti degli industriali a Trieste sono intervenuti nella determinazione della zona industriale del Carso o nella questione della zona industriale in generale.

**G R U B E R B E N C O A U R E L I A .** Onorevoli senatori, il problema in esame è scoppiato come un fulmine a ciel sereno. Il presidente dell'Unione industriali di Trieste non è intervenuto perchè nessuno è stato interpellato a priori, ma tutti sono stati informati a posteriori ed inoltre sono talmente legati al clientelismo politico ed alla piccola convenienza, al classico « piatto di lenticchie », per cui non osano, in questo regime, pronunciarsi.

**A R T I E R I .** Mi sia permesso chiedere, a integrazione di questa indagine conoscitiva, perchè non è stato convocato davanti alla nostra Commissione il presidente o un rappresentante della Confindustria per informarci.

**P R E S I D E N T E .** Abbiamo convocato il Presidente della Camera di commercio perchè riteniamo che rispecchi gli interessi commerciali e industriali della zona.

**A R T I E R I .** Nella fattispecie sono investiti gli interessi degli industriali italiani in un problema che investe il loro eventuale intervento.

**G R U B E R B E N C O A U R E L I A .** All'inizio, ho contestato la legittimità rappresentativa della Camera di commercio perchè dal 1974 non ha convocato in riunioni collegiali i rappresentanti delle varie categorie economiche.

**S A N T I .** Le 200 domande di insediamento industriale quale settore merceologico interessano?

**G R U B E R B E N C O A U R E L I A .** Prima di tutto, vorrei dire che le domande non ci vengono comunicate ufficialmente in quanto non funziona la Commissione mista.

**S A N T I .** Allora, è una ipotesi!

**G R U B E R B E N C O A U R E L I A .** Non è una ipotesi. Da parte jugoslava si sostiene di avere già in mano (e questo per accelerare, naturalmente i tempi della ratifica) duecento nominativi di attività industriali che vogliono ubicarsi lassù. Molte di queste vengono dichiarate attività pulite, mentre attività pulite in senso assoluto non esistono. Infatti, esse sono pulite in senso relativo alla natura del terreno sul quale si costituiscono e sono assolutamente negative su un terreno carsico.

Comunque, a parte le attività pulite o non pulite, esiste una effettiva volontà di trasferire in terra slovena genti del sud balcanico. Ora, io non ho alcun disprezzo per tali genti; la loro è una condizione storica e la storia ha sempre delle precise premesse. Non dimentichiamo che esse hanno sopportato a loro spese, per noi europei, la difesa contro l'invasione turca e il suo assorbimento.

**A J E L L O .** Lei ha difeso con encomiabile passione il destino mercantile di Trieste e il ruolo del suo porto. Il Governo francese ha recentemente stanziato la somma necessaria per costruire una serie di canali che, attraverso il porto di Marsiglia, portano al

3<sup>a</sup> COMMISSIONE1° RESOCONTO STEN. (2<sup>1</sup> febbraio 1977)

centro dell'Europa. Il che significa, evidentemente, che in un lasso di tempo relativamente breve, avremo tutti i porti mediterranei tagliati fuori da quei traffici che potevano invece effettuarsi nel porto di Trieste.

Lei ha detto che non si vuol servire un solo utente, ma tutti quelli che sono alle nostre spalle: tali utenti, però, finiranno per passare non attraverso i porti dell'alto Adriatico, ma attraverso quello di Marsiglia, a meno che non si riesca ad inserire un sistema idroviario servendosi dell'unico passaggio possibile, la Sava.

**GRUBER BENCO AURELIA.** Ho avuto la sorte di dirigere per ventidue anni una rivista di politica e cultura, ed è, confesso, ben difficile tenere in piedi una pubblicazione.

In questa pubblicazione, parecchi anni fa, io ho sostenuto la necessità del completamento dell'idrovia dal Po alla Sava. Su questo progetto, che i miei concittadini definiscono fantascientifico, io sono assolutamente d'accordo. Sono d'accordo su questa parte del trattato. Se questo fosse stato il problema centrale, il trattato avrebbe avuto in me una vera sostenitrice.

**GHERBEZ GABRIELLA.** Fra le molte osservazioni interessanti e giuste ve ne sono molte che andrebbero contestate. Vorrei rivolgere un paio di domande. La dottoressa Gruber sostiene la funzione mercantile di Trieste. Alcuni anni fa, quando assieme si parlava della situazione gravissima dell'economia di Trieste, si conveniva sulla necessità ed opportunità che ambedue i poli economici di Trieste — quello mercantile e quello industriale — andassero rinforzati. Oggi c'è questo cambiamento, sostenuto con tanta foga dalla dottoressa Gruber. Perché? C'è precisamente una scelta sul ramo mercantile, essenzialmente; mentre il ramo industriale dell'economia triestina, che era diventato di grandissima importanza, è ostacolato. Non va dimenticato che noi abbiamo avuto una manodopera altamente specializzata, che collocava i nostri cantieri triestini ad un altissimo livello, su scala europea ed anche mondiale. Molta di questa

manodopera, per le cattive scelte fatte, se ne è dovuta andare. Recentemente si è parlato di pochi disoccupati a Trieste. Certamente, le cifre non sono quelle di Napoli o di qualche altra città. Ma ci sono, questi disoccupati. E non appena sarà tolto il confine con la Jugoslavia potremo vedere di quanto essi saranno aumentati, perchè molte famiglie vivono attorno ad attività tipiche di confine. Questa è la situazione.

La seconda questione. In tutta questa faccenda delle 65 mila firme, si sono tirati spesso in ballo alcuni nomi. Fra gli altri, figurano senatori del Partito comunista. Come mai si prendono in considerazione frasi o affermazioni che sono degli anni 1956, 1962, 1968? Allora si trattava di scelte politiche, di proposte economiche comuni a tante altre forze politiche triestine in un determinato momento della vita della città. Ora, se ci si dà una zona franca è chiaro che non la si butta via. Il reale sviluppo verrebbe da un'iniziativa economica, industriale e commerciale, anche in connessione con questo nuovo tipo di collaborazione che si sta portando avanti.

**PRESIDENTE.** Mi scusi, dopo avremo un dibattito sull'argomento. In quella sede ognuno potrà esporre tutti i problemi che vuole. Qui limitiamoci, per cortesia, a domande semplici indirizzate a chi è venuto ad informarci sui motivi che hanno spinto ad una certa azione.

**GHERBEZ GABRIELLA.** Ho già finito.

**PRESIDENTE.** Non vorrei tagliare gli interventi. Però non possiamo fare un dibattito in questa sede.

**GHERBEZ GABRIELLA.** È un po' difficile spiegare tutto in breve. Mi dispiace. Ripeto, comunque, ancora: perchè non si tiene conto di certe scelte, anche economiche, dell'Italia? Perché non si tiene conto di questi aspetti?

Terza domanda. Come mai non si è arrivati a conoscere le ulteriori posizioni rese pubbliche, per esempio sul « Meridiano » del

3<sup>a</sup> COMMISSIONE1° RESOCONTO STEN. (2<sup>1</sup> febbraio 1977)

18 novembre — il « Meridiano » è un settimanale di Trieste — in cui il senatore Vidali dice: « Noi abbiamo lottato per la zona franca fino all'aprile del 1969, fino a quando la Comunità europea comunicò le norme per la costituzione di zone franche di consumo »? Allora eravamo soli a batterci per questo scopo.

**PRESIDENTE.** Vorrei che i senatori presenti si limitassero a rivolgere domande precise, alle quali dovrebbero seguire risposte concise.

**GRUBER BENCO AURELIA.** Prima di tutto devo osservare che è stato citato un giornale che non esiterei a definire un « libello ».

**ARTIERI.** Per essere precisi vi è da dire che si tratta di un giornale strettamente legato alla Jugoslavia,

**PRESIDENTE.** Vi prego, questa è soltanto polemica.

**GRUBER BENCO AURELIA.** In secondo luogo devo dire che nel '55 siamo stati tutti uniti, tutti i partiti cioè, nella richiesta di una zona franca integrale. Facevo parte anche allora del Comitato per la zona franca integrale ed eravamo tutti concordi. Successivamente, prima il partito socialista, poi il partito comunista, hanno presentato delle proposte di legge parlamentari, cioè proposte di legge che impegnavano una determinata corrente di partiti attraverso i loro rappresentanti; e non vedo come e in quale forma — tanto più che noi non ne abbiamo avuto richiesta — potevamo in quella sede affermare solidarietà. Era una proposta di legge di carattere parlamentare.

Quando è sorto il Comitato dei dieci, che ha accolto le 65.000 firme, esso affermò: siamo un comitato apartitico, assolutamente democratico, però terremo nota — ed io aggiungo: rispettosa nota — di tutte le proposte fatte in merito. E per questo, considerando che nel partito comunista militano tanti operai della nostra città, sempre rispettosamente abbiamo citato tutte quelle parti

soprattutto dell'ammirevole discorso che l'onorevole Vidali ha tenuto alla Camera sull'argomento, che fanno senz'altro testo in questa materia.

**PRESIDENTE.** La ringraziamo sentitamente del suo intervento e della sua appassionata esposizione. Continuando la nostra indagine conoscitiva, sentiamo il dottor Renato Matteucci, delegato dell'Ufficio Studi della Federazione CGIL-CISL-UIL. Si tratta di una indagine per conoscere le varie opinioni sugli accordi di Osimo. Siccome mi risulta che anche i sindacati sono intervenuti ripetutamente nelle varie polemiche sorte in proposito, abbiamo sentito il dovere di ascoltare un loro rappresentante, anche per le connessioni di carattere sociale insite negli accordi di Osimo.

**MATTEUCCI.** La valutazione generale che la Federazione Unitaria CGIL, CISL, UIL dà del trattato di Osimo deriva dall'impostazione della propria attività e della propria presenza a livello internazionale, che sono state caratterizzate dall'affermazione che il processo di distensione per la pace si sostiene attraverso tutte le iniziative rivolte all'ampliamento della cooperazione e della collaborazione economica internazionale.

Nel trattato di Osimo gli Stati italiano e jugoslavo si sono posti contestualmente l'obiettivo di definire una serie di questioni rimaste aperte e insolte dalla fine della seconda guerra mondiale, che turbavano non solo i rapporti tra i due paesi, e di impostare un processo di cooperazione economica e tecnica, che consentisse l'avviamento di un processo di collaborazione che si pone obiettivi comuni di sviluppo, con particolare riferimento alle condizioni di vita delle popolazioni di frontiera tra i due paesi.

Ciò significa porre le condizioni di partenza per costruire un diverso rapporto, che superi le difficoltà preesistenti, derivanti da circostanze nelle quali non erano stati coinvolti gli attuali assetti politici e sociali dei due paesi.

L'accordo per la promozione della cooperazione economica tra i due Stati si articola su una serie di iniziative comuni delle quali

deve essere colta in pieno la concatenazione, che deve caratterizzare anche la contestualità nella fase di attuazione. Infatti la realizzazione di una politica concordata delle infrastrutture di trasporto — che va dalla cooperazione e integrazione del sistema portuale del nord Adriatico alla realizzazione dei collegamenti autostradali e stradali e all'eventuale costruzione del collegamento idroviario Adriatico-Sava-Danubio — configura una ipotesi di sviluppo delle aree di frontiera, come nodo strategico per i flussi merceologici tra l'Europa occidentale e l'Europa danubiana. Lo studio e la programmazione di interventi nel settore idrogeologico, nella protezione ecologica del territorio e contro l'inquinamento dell'Adriatico, indicano chiaramente la comune volontà di affrontare i problemi dello sviluppo economico e dei conseguenti insediamenti produttivi ed umani nello spirito di rispetto e tutela delle condizioni ambientali di vita.

La cooperazione industriale, dalla ricerca agli scambi tecnici, alle iniziative comuni, l'impostazione di programmi per l'utilizzazione razionale delle risorse agricole — problema emergente per entrambi i paesi — lo sviluppo della cooperazione economica delle regioni di frontiera, sono aspetti diversi di una volontà di ricercare insieme soluzioni a problemi che accomunano i due paesi, in particolare nell'attuale fase di crisi economica internazionale.

Non va infine sottaciuto, inoltre, che questa cooperazione tra i due paesi non si configura come un fatto semplicemente bilaterale, ma si inserisce nella volontà reciproca della Comunità economica europea e della Jugoslavia di instaurare un rapporto nuovo.

È in tale e più ampio contesto che si inserisce l'istituzione di una zona franca industriale, a cavallo del confine, nell'area carsica alle spalle di Trieste. La federazione CGIL, CISL, UIL ritiene che esista un'ipotesi che sostiene questa parte dell'accordo, quella cioè di costruire una struttura economica integrata che associ a una realtà economica fortemente terziarizzata, qual è la città di Trieste, il sostegno di una zona di sviluppo industriale, creando una struttura economica articolata e superando alcune difficoltà di sviluppo che si sono determinate nell'area

triestina. Questa è una delle poche aree a livello nazionale che hanno un saldo demografico negativo con una forte percentuale di invecchiamento della popolazione ed un conseguente elevato numero di pensionati. La struttura dei tassi di attività nei vari settori è fortemente sbilanciata rispetto alla situazione di altre aree economiche. Si tratta perciò di una realtà economica che trova difficoltà a svilupparsi, essendo fortemente sbilanciata sul settore terziario, in relazione alla storica funzione che aveva svolto nel passato. Si trattava quindi di creare le condizioni per un'integrazione con lo sviluppo industriale, per determinare condizioni di lavoro, occasioni economiche che consentissero lo sviluppo dell'area triestina. Evidentemente il problema di un insediamento industriale anche di rilevanti dimensioni, che comunque non riteniamo si realizzerà da un giorno all'altro, ma sarà un processo abbastanza lungo nel tempo, crea problemi che devono essere affrontati nella fase di concretizzazione degli accordi. Ci sono nel trattato alcune norme che riteniamo debbano essere valorizzate per caratterizzare l'insediamento industriale che si determinerà in questa area. Esiste una commissione mista italo-jugoslava che deve determinare, ad esempio, il tipo di insediamenti industriali, che potranno essere effettuati in quest'area. Questo è un problema prioritario, non solo per gli aspetti ecologici legati al rapporto tra l'area carsica e la realtà triestina, ma anche per individuare i tipi di industrie da insediare in modo tale che abbiano caratteristiche rispondenti alle esigenze di sviluppo economico di entrambi i paesi e delle realtà economiche che gravitano più specificamente in quest'area. Questo è un primo problema.

Altri problemi sono legati al fatto che il trattato lascia aperti alcuni aspetti dal punto di vista della legislazione che si andrà ad applicare in quest'area. Ci sono alcuni aspetti già indicati, come i problemi dei rapporti di lavoro in relazione alla nazionalità dell'impresa, i rapporti di proprietà in relazione all'area su cui è insediata l'industria, eccetera; ma riteniamo che esista un'articolazione di problemi nell'ambito di un'area industriale, i quali debbono essere risolti attraverso

un accordo specifico tra i due governi, che consenta di individuare uno statuto per l'insediamento delle imprese nell'area industriale al fine di rispettare una serie di vincoli per gli effetti indotti all'esterno da parte degli insediamenti industriali. Sono problemi che vanno affrontati già nella fase di impostazione della conduzione dell'area, che verrà gestita da un comitato misto italo-jugoslavo all'interno del quale sono presenti i rappresentanti dell'ente zona industriale di Trieste.

Qui si pone un problema di rapporto tra la gestione di quest'area industriale e il ruolo degli enti locali, Regione e Comune, sia nella fase della programmazione dell'intervento nell'area industriale, sia nell'ambito della gestione stessa dell'area. Bisogna trovare un meccanismo che qualifichi ulteriormente gli organi di gestione dell'area, in modo tale che gli enti locali, per tutti gli aspetti connessi all'insediamento industriale e a quello della popolazione civile determinato dalla realizzazione di questi investimenti, possano programmare e concordare tutti gli interventi atti ad evitare situazioni di congestione nell'area circostante, in relazione agli insediamenti umani.

Evidentemente uno dei problemi che ha sollevato polemiche in relazione alla creazione di quest'area industriale è quello dei rapporti di lavoro che si determineranno nelle aziende che verranno insediate. È previsto dal trattato, e crediamo non si potesse fare in modo diverso, che i rapporti di lavoro debbano corrispondere alle situazioni legislative che fanno riscontro alle imprese le quali effettuano investimenti all'interno dell'area prevista. Un diverso tipo di regolamentazione avrebbe evidentemente turbato i rapporti di lavoro che esistono nelle aree italiane e in quelle jugoslave, che hanno evidentemente grosse differenze. È pacifico che il costo del lavoro nella realtà jugoslava è diverso da quello nell'area italiana. Va detto con chiarezza che i rapporti non sono di uno a due, o del 60 per cento del costo del lavoro jugoslavo nei confronti di quello italiano, perchè esiste tutta una regolamentazione relativa ad oneri indiretti sulle imprese, vere e proprie percentuali, ad esempio sul fatturato, che le imprese devono corrispondere agli enti locali per realizzare i servizi sociali necessari alla

popolazione. Quindi, se si vanno a fare tutti i conti relativi a questi oneri indiretti, che sono meno espliciti di quelli che figurano sul costo del lavoro in Italia, il rapporto che noi riteniamo sia più reale è quello di circa l'80 per cento del costo del lavoro jugoslavo nei confronti di quello italiano.

Il problema, però, del tipo di sviluppo dell'occupazione, che verrà determinato da questa realizzazione di investimenti nell'area industriale, deve essere legato anche alla realtà economica e sociale delle aree entro le quali essi si vanno ad inserire. E la situazione dell'area triestina non è una situazione di forte disoccupazione nel settore operaio, ma nel settore intellettuale. Attualmente esiste una forte pendolarità dalla Jugoslavia verso Trieste, per esempio, di tutto il settore della manovalanza edile. Quindi il tipo di differenza tra i costi del lavoro determinerà anche una diversa distribuzione dell'occupazione in relazione alle esigenze specifiche che le diverse realtà sociali esprimono. L'esigenza di dare sviluppo all'occupazione intellettuale, che oggi costantemente emigra dall'area triestina, troverà sbocco nell'ambito di questo tipo di insediamento industriale, e ulteriormente, riteniamo, troverà sbocco in un potenziamento delle attività commerciali, terziarie e del trasporto che sono caratteristiche della realtà triestina, che nell'attuale contesto, così come si configura il rapporto con il retroterra, trova difficoltà per ipotesi di sviluppo sostanzialmente autonomo.

Comunque, per quanto riguarda il problema dei rapporti di lavoro e anche di tutta la legislazione che li disciplina, non è a nostra conoscenza che esista un rapporto tra Jugoslavia e Italia come ad esempio per i trattamenti di previdenza sociale. Pertanto, in questa direzione, dovranno essere fatti passi concreti per realizzare una convenzione tra i due Paesi.

Sull'argomento, la Federazione CGIL-CISL-UIL si è data carico, nell'aprile dello scorso anno, di iniziare dei contatti con i sindacati jugoslavi per affrontare la realtà che sta emergendo.

Si è concordato, che i sindacati italiani e jugoslavi realizzino un rapporto ampio per quanto riguarda tutti i problemi di lavoro. In particolare, è stato deciso di costituire una

3<sup>a</sup> COMMISSIONE1° RESOCONTO STEN. (2<sup>1</sup> febbraio 1977)

commissione mista di rappresentanti sindacali italiani e jugoslavi per affrontare le questioni, che sorgeranno in relazione alla creazione dell'area industriale.

Noi riteniamo di aver portato il nostro contributo alla realizzazione della ipotesi contenuto nel Trattato di Osimo. Pensiamo, comunque, che non si tratti solo di problemi connessi alla realizzazione dell'area industriale, ma anche di questioni più ampie che si riferiscono alla parte economica del Trattato che investe la cooperazione tra la Jugoslavia e l'Italia nella più ampia prospettiva di un rapporto diverso tra Jugoslavia e Comunità economica europea. Un contesto, quindi, che deve essere portato avanti insieme e nello stesso momento, non isolando un problema rispetto ad un altro, perchè quest'articolazione di interventi consente di immaginare lo sviluppo delle aree di frontiera sia sul terreno economico che sociale e consente, altresì di stabilire un diverso rapporto tra le popolazioni anche per quanto riguarda i problemi storici che ci sono presenti, ma che non possono essere posti come un vincolo a priori.

Essi, infatti, devono trovare la volontà dei governi e delle forze sociali interessate ad andare avanti e in questo senso il movimento operaio, nella realtà specifica triestina e nella più ampia realtà del nostro Paese, è orientato e impegnato a realizzare questo tipo di sviluppo economico e sociale nel rapporto tra le due popolazioni di frontiere.

**PRESIDENTE.** La ringraziamo, dottor Matteucci, per la collaborazione dei sindacati.

Viene ora introdotto, per la terza audizione della mattinata, il dottor Caidassi, presidente della Camera di commercio di Trieste. Ascoltiamo le sue idee in merito ai riflessi degli accordi di Osimo sul piano economico, commerciale ed industriale.

**CAIDASSI.** Signor Presidente, la ringrazio innanzi tutto per averci permesso di esprimere le nostre idee e il giudizio della Camera di commercio di Trieste sugli accordi di Osimo.

**PRESIDENTE.** Prima che lei inizi, la vorrei pregare di dirci, per maggiore chiarezza, se il pensiero della Camera di commercio di Trieste coincida a larghe linee con quello degli industriali e dei commercianti.

**CAIDASSI.** Volevo dire proprio questo. Il nostro lavoro è stato preceduto da una serie di incontri avvenuti attraverso i mesi scorsi, con tutte le organizzazioni economiche-imprenditoriali di Trieste. Non solo. Noi abbiamo svolto inoltre uno studio vero e proprio su incarico anche delle Camere di commercio della regione Friuli-Venezia Giulia sulla situazione delle industrie nella altre province, specialmente in quella di Gorizia, di Udine, di Pordenone. Ieri è stato approvato dalla Giunta camerale quanto sto per esporre. Tutti questi rappresentanti sono stati presenti alla relativa discussione. È stata formata anche una commissione di studio ed abbiamo esaminato tutta la parte economica del trattato. Do adesso lettura del testo.

Il settore industriale dell'economia triestina presenta da anni un bilancio largamente deficitario. La ristrutturazione del settore cantieristico e successivamente quella dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale hanno condotto ad un diffuso ridimensionamento delle attività indotte (costruzioni e riparazioni navali); l'evoluzione del mercato interno e internazionale rende precarie le prospettive per la Grandi motori, per l'Arsenale San Marco e per il cantiere Alto Adriatico. Numerose sono le industrie che hanno cessato del tutto l'attività (cotonificio Triestino, Jutificio Triestino, Vetrobél, Bloch, Dreher) mentre per altre si prevedono riduzioni di attività.

D'altro canto, le poche realizzazioni da anni sollecitate al Governo per ridare un po' di fiato all'economia locale (bacino di carenaggio, stazione di degassificazione), nonché le infrastrutture di vitale importanza per i traffici del porto di Trieste (autostrada Udine-Tarvisio, raddoppio della ferrovia Pontebbana, traforo di Monte Croce Carnico e relativi raccordi) non sono ancora giunte alla fase di attuazione.

Non vi sono dubbi quindi sulla necessità di porre in essere degli incentivi idonei per

bloccare il processo involutivo di questa provincia marginale dell'Italia e della CEE, posta a ridosso del confine italo-jugoslavo: incentivi che assicurino un rilancio dei comparti di produzione industriale e delle attività portuali.

Il Protocollo sulla zona franca annesso al Trattato italo-jugoslavo di Osimo prevede, « nell'intento di contribuire allo sviluppo industriale di Trieste e delle regioni di frontiera dei due paesi ed incrementare le possibilità d'impiego delle popolazioni di queste regioni », la creazione di una Zona Franca Industriale a cavallo del confine.

Circa l'idoneità di tale strumento a conseguire gli obiettivi di cui sopra secondo il testo attuale del Protocollo, sussistono, tuttavia, da parte delle categorie economiche triestine perplessità notevoli per i motivi di seguito qui indicati.

#### 1. — *Condizioni offerte ai nuovi insediamenti*

##### a) *costo del lavoro*

Il Protocollo prevede l'applicazione, in materia di rapporti di lavoro, delle norme vigenti nello Stato ove ha sede l'impresa cui fa capo il singolo stabilimento.

Dato che il costo della manodopera jugoslava viene calcolato dal 20 al 40 per cento inferiore a quello della manodopera italiana e comunitaria, verrà a crearsi una forte sperequazione ed una netta concorrenza a favore delle imprese jugoslave.

Per eliminare almeno in parte tale divario, e far sì che anche le industrie italiane e comunitarie trovino conveniente operare nella zona, occorre che il Governo italiano assicuri adeguati provvedimenti, e cioè delle agevolazioni sostanziali di carattere fiscale, creditizio e nel settore degli oneri sociali, eccetera.

##### b) *regime dei diritti sui beni mobili ed immobili*

Secondo il Protocollo, i beni immobili saranno soggetti alla legge italiana o jugoslava a secondo che sorgano nella parte italiana o jugoslava della zona. I beni mobili, viceversa, saranno soggetti alle norme dello Stato

ove ha sede l'impresa di cui lo stabilimento fa parte.

È noto che in Jugoslavia, il diritto di proprietà sui mezzi di produzione non è riconosciuto agli stranieri. È consentita la partecipazione minoritaria straniera ad unità produttive istituite in collaborazione con imprese jugoslave, sulla base di contratti « joint ventures » che vanno approvato dal Segretariato federale dell'economia.

In Italia viceversa è ammessa la costituzione di imprese anche con capitale interamente straniero, nonchè l'apertura di sedi secondarie di imprese estere.

Pertanto, un'impresa jugoslava potrà essere proprietaria di stabilimenti nella parte italiana della zona, retti secondo il sistema dell'autogestione, mentre sussistono fondati dubbi sulla possibilità per le imprese italiane o comunitarie di poter esercitare la propria attività nella parte jugoslava della zona stessa.

Ad evitare che la normativa sulla Zona Franca consenta una unilaterale penetrazione da parte Jugoslava nel tessuto economico della provincia di Trieste, sia sul piano etnico che, a medio e lungo termine, sul piano politico, occorre venga data precisa conferma sulla salvaguardia dell'efficacia dell'Ordine numero 104/1950 dell'ex GMA nella parte italiana della Zona (efficacia che, stando alla lettera del Trattato, appare peraltro assicurata).

c) *Altre norme* del Protocollo danno adito a serie perplessità in sede di loro applicazione, in quanto creano insanabili contrasti con regole del diritto vigenti all'interno dei due Paesi, oltre ad obiettive difficoltà di ordine operativo (applicazione delle leggi penali in materia di lavoro, interventi dell'Amministrazione italiana previsti dalle norme sui punti franchi di Trieste, trattamento da riservare all'importazione di merci sottoposte a regimi comunitari particolari, eccetera).

#### 2. — *Ubicazione della Zona*

A parte le considerazioni di natura ecologica, l'area prescelta, sull'altipiano carsico, appare la meno idonea per collocarvi degli insediamenti industriali, data la conforma-

zione geomorfologica del suolo (266 grotte e caverne già rilevate nella parte italiana, oltre 1200 in quella jugoslava), dati gli altissimi costi previsti per l'infrastrutturazione, e dato il dislivello (300 metri sopra il livello del mare) che comporterebbe forti spese di trasporto per merci e prodotti.

Pertanto, nell'ipotesi che tale ubicazione debba essere mantenuta, occorre che lo Stato si accolli completamente le spese infrastrutturali, per non rendere del tutto proibitivo l'insediamento di industrie italiane nella parte italiana della Zona, con un costo globale tale da assorbire buona parte dello stanziamento di 300 miliardi.

È noto altresì che vi erano varie alternative in discussione per l'ubicazione della Zona franca, fra cui l'area delle Noghere, Val d'Ospo sul versante italiano e la Valle del Risano fino a Capodistria su quello jugoslavo.

Quest'ultima sembrerebbe di gran lunga preferibile in quanto:

consentirebbe facili collegamenti stradali, ferroviari ed allacciamenti energetici (tale area è infatti adiacente all'attuale Zona industriale di Trieste);

comporterebbe minori costi di trasporto (la zona, abbastanza pianeggiante, è situata al livello del mare ed in stretta vicinanza dei porti di Trieste e Capodistria);

offrirebbe la possibilità di insediamenti costieri.

Le opere di sbancamento, inoltre potrebbero essere particolarmente ridotte qualora, al posto di un'unica zona a cavallo del confine, fosse possibile attuare il Protocollo su due zone franche distinte (la prima a Noghere e la seconda alle spalle di Capodistria).

### 3. — *Riflessi nei confronti dell'industria regionale*

Nel Friuli-Venezia Giulia esistono 12 zone industriali, la maggioranza delle quali, malgrado i forti investimenti già effettuati dalla Regione per le opere infrastrutturali, non hanno ancora avuto un vero decollo.

La possibilità di concorrenza della nuova zona industriale, sia nei confronti delle industrie preesistenti nella regione sia quale polo

monopolizzante di attrazione per i nuovi investimenti, è vista con notevole preoccupazione in tutta la regione.

Inoltre, i terremoti del 6 maggio e del 15 settembre ultimo scorso hanno fortemente ridotto la propensione degli imprenditori a realizzare nuove iniziative nell'area sismica del Friuli, col rischio di favorire una nuova spinta all'emigrazione, ritardando il processo di rinascita di quella terra già di per sé atavicamente depressa.

La possibilità alternativa d'insediamento nella zona franca, ovunque ubicata lungo il confine italo-jugoslavo, rischia ora di aggravare tali fenomeni.

### *Conclusioni*

A giudizio della Camera di commercio il Protocollo annesso al Trattato italo-jugoslavo di Osimo e relativo alla zona franca — per le ragioni su esposte — andrebbe in ogni caso rinegoziato allo scopo di assicurare agli imprenditori italiani e comunitari condizioni di imprescindibile reciprocità e di equa concorrenza rispetto alle imprese jugoslave, e di ottenere inoltre lo spostamento a mare dell'ubicazione della zona franca, nell'area Noghere-Capodistria, possibilmente su due porzioni di territorio distinte.

Qualora non fosse possibile rinegoziare il Protocollo anzidetto prima della ratifica del Trattato, viene auspicata l'inclusione nell'atto di ratifica di una formale riserva sull'applicazione del Protocollo stesso in assenza di una preventiva sostanziale revisione del relativo contenuto.

L'applicazione del Protocollo sulla zona franca del Carso, comunque formulato, richiederà il costante attento e vigile controllo da parte dell'Amministrazione italiana nell'esercizio dei suoi poteri, a salvaguardia degli interessi economici, e non solo economici, della popolazione della provincia di Trieste.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il dottor Caidassi per la chiara esposizione, del tutto rispondente alle attese della Commissione e che ha fugato alcune perplessità sorte in precedenza circa l'integralità o meno della rappresentanza della Camera di commercio nei confronti delle forze economiche di Trieste.

S A R T I . Poco fa la signora Gruber ha valutato in rapporto di circa uno a due la differenza dei costi portuali tra Capodistria e Trieste. Ora, se venisse accettata la proposta camerale che mi pare sia di disegnare in alternativa alla zona carsica prescelta quella delle Noghere che è molto vicina a Capodistria, non si rischierebbe di aggravare l'esistente sperequazione, a tutto danno della competitività del porto di Trieste?

L'alternativa di cui lei parla è stata da me presa in considerazione insieme con il relatore alla Camera onorevole Natali, e sia io che lui abbiamo ritenuto di scartare questa soluzione proprio per l'eccessiva vicinanza con Capodistria, per evitare cioè di rafforzare la concorrenza che questo porto già esercita nei confronti di Trieste. Siccome l'obiettivo è quello di valorizzare Trieste, mi domando se l'ubicazione della zona franca auspicata dalla Camera di commercio non contrasti con lo spirito del documento lettoci.

C A I D A S S I . Vorrei anzitutto sottolineare che, naturalmente, la differenza dei costi fra il porto di Trieste e quello di Capodistria è dovuta alle paghe degli operai e ad una diversità enorme anche nella misura dei tributi sociali, che da noi gravano con ben il 226 per cento su quanto percepiscono le maestranze, misura che naturalmente è ben lontana da quello che è il costo del lavoro dalla parte jugoslava.

S A R T I . Vorrei sapere esattamente, secondo i vostri calcoli, quale è la differenza fra il costo del lavoro italiano e quello jugoslavo.

C A I D A S S I . Diciamo del 30-40 per cento in meno, anche se la mia valutazione personale può giungere fino al 50 per cento.

S A R T I . I sindacati fanno valutazioni diverse.

C A I D A S S I . La nostra posizione di fronte alla concorrenza di Capodistria è estremamente disagiata.

S A R T I . Mi domando allora perchè volete l'area più vicina a Capodistria, che farebbe di questo porto quello naturale della zona.

C A I D A S S I . Perchè nella provincia di Trieste non abbiamo altre aree. A parte questo, è già previsto che l'area delle Noghere deve essere chiusa a mare da un banchinamento al servizio delle industrie. Ci sono già progetti in merito e non vogliamo collocare una zona industriale lontana dal mare.

Per quanto riguarda poi la vera e propria concorrenza fra i porti italiani e quelli jugoslavi, le posso dire che sono già da 20 anni presso la Camera di commercio, e quindi ho svolto ripetute trattative con gli jugoslavi per tentare di far moderare tale concorrenza da parte loro e di cercare qualche mezzo per avvicinare i diversi punti di vista. In proposito devo dire che l'ex presidente della Croazia, Haramia, è venuto a Trieste prima del suo insediamento. Gli ho esposto tutte queste nostre idee, dicendogli che non si tratta di praticare le medesime tariffe o di realizzare costruzioni in comune, ma che, per esempio, potremmo ripartirci i traffici. Se voi volete specializzarvi nei grani — è stato in sostanza il mio discorso — fate un deposito di granaglie per vostro conto, diteci di non interferire in questo traffico, e noi, per esempio, potremmo specializzarci nei cotonei, o nei legnami, eccetera, in maniera da non interferire gli uni con gli altri. Haramia ha trovato questo giustissimo, è partito da Trieste, è andato ad insediarsi a Zagabria ma dopo sei mesi non era più al suo posto. Da allora non abbiamo ritentato altri approcci. Anche i fiumani sono venuti da noi, come noi siamo andati più volte a Fiume, ma abbiamo visto che queste cose sono inutili. Anche gli operatori di Capodistria ogni tanto vengono da noi, perchè vorrebbero avere una parte del traffico del caffè che fa capo a Trieste, ma noi ci guardiamo bene dal fare qualsiasi concessione senza ottenere una ragionevole contropartita.

Ora, mentre nel trattato è messa in evidenza questa collaborazione fra i porti, io mi permetto di dire che nessuno se ne è

accorto. Se i Senatori hanno tempo e ritengono di fare un sopralluogo, vedranno che le Noghere finiscono proprio al mare, come risulta anche dalla carta geografica che possiamo mostrarvi. Quindi queste zone avrebbero sbocchi sul mare, e non si avrebbe una distanza di 20 chilometri.

**CALAMANDREI.** Lei sa che l'articolo 3 del provvedimento di autorizzazione alla ratifica prevede la costituzione di una Commissione parlamentare a cui il dibattito nell'altro ramo del Parlamento ha portato ad affidare, sulla base di un ordine del giorno, il compito di approfondire — attraverso una opera intensa di consultazione degli enti locali interessati e delle principali categorie economiche e sociali della regione — i problemi connessi all'attuazione degli accordi e particolarmente dell'accordo di cooperazione economica, al fine di contribuire a che tutti i legittimi interessi della popolazione della regione trovino piena rispondenza sia nei decreti delegati degli accordi, sia nello svolgimento degli ulteriori rapporti di cooperazione fra l'Italia e la Jugoslavia. La mia domanda è questa: al di fuori dell'ipotesi che lei ha fatto, come era suo pieno diritto di fare, di una rinegoziazione del protocollo sulla zona franca, e mancando una formale riserva all'atto della ratifica sul protocollo stesso da parte del Governo italiano, non ritiene lei che in qualche misura gli interessi di cui ella si è fatto qui portavoce, interessi economici, interessi imprenditoriali, potrebbero trovare, o quanto meno ricercare, un soddisfacimento, una soluzione ai loro problemi nell'ambito dell'adempimento dei compiti della Commissione parlamentare prevista dall'articolo 3?

**CAIDASSI.** Quello che è nel protocollo, effettivamente, non può essere cambiato.

**MAUREL.** Le posizioni e i rapporti reciproci tra le imprese italiane e jugoslave che si insedieranno nella zona sono già definiti con sufficiente chiarezza nello stesso protocollo. Non si può cincischiare sul testo del protocollo per cavarne fuori, a favore delle

ditte italiane e soprattutto della manodopera italiana, quanto il protocollo non può dare perchè non ha. Anche l'articolo 11 dello stesso protocollo prevede la redazione di norme aggiuntive sulla zona franca, però non si può cambiare quello che è già scritto, che è fonte di diritti per la controparte jugoslava, ai quali questa non intende rinunciare.

**CALAMANDREI.** Questa è dunque la loro valutazione?

**MAUREL.** Questa è la nostra valutazione. Con il protocollo, nella zona franca, per motivi inspiegabili, si sono venute a concretare e a rendere punti fermi determinate situazioni nelle quali l'impresa jugoslava si troverà certamente in condizioni di favore rispetto alle similari imprese italiane. E a questi vantaggi che la parte jugoslava non intenderà rinunciare.

**CALAMANDREI.** La loro esposizione è stata molto precisa. A me pare però di avvertire nella sua stessa risposta, tra la constatazione di quella che è la lettera del protocollo e quello che dal protocollo, nella sua attuazione, potrà risultare nel senso da loro deprecato, l'esistenza di un certo spazio, un certo spazio in cui io mi chiedo se il compito, la funzione della Commissione parlamentare non potrà invece essere utilizzata, perchè mi pare che lei non sia matematicamente convinto che in maniera automatica dal protocollo scaturiscano dei risultati.

**MAUREL.** È già scritto nel protocollo stesso quanto da esso dovrà necessariamente scaturire, con un ben scarso margine per successive intese.

**CAIDASSI.** Non vedo che cosa potrà essere scritto domani, che contraddica quanto oggi è detto nel protocollo.

**AJELLO.** Vorrei aggiungere che si ha la sensazione che si tratti di un testo nel quale, bene o male, dopo la ratifica, sia possibile apportare le correzioni richieste.

3<sup>a</sup> COMMISSIONE1° RESOCONTO STEN. (2<sup>1</sup> febbraio 1977)

**M A U R E L.** Il testo delle conclusioni del *pro memoria* presentato chiarisce questa sua osservazione senatore.

Se il ristabilimento di una posizione di equilibrio fra le aspettative e le possibilità offerte alle imprese italiane e quelle offerte alle imprese jugoslave non dovesse essere possibile prima della ratifica, giusto quanto detto nelle conclusioni, la risoluzione dei complessi problemi relativi all'attuazione della zona franca, dal punto di vista anche ecologico, richiederà il costante e vigile intervento da parte italiana. La preoccupante situazione, conseguente alle iniziative jugoslave ben sostenute dal protocollo, è tale che è meglio si manifesti e venga affrontata sull'altipiano piuttosto che fra Trieste e Muggia, per motivi di vario ordine prevalenti su quelli relativi all'economicità della gestione delle imprese.

**A J E L L O.** Insisto sulla contraddittorietà delle conclusioni.

**M A U R E L.** Le conclusioni sono chiare, se si considera che quando nel *pro memoria* si sono trattati punti particolari, si è voluto anche suggerire possibili contromisure.

**S A R T I.** Ritengo giusto quanto il collega Ajello ha rilevato al punto 2, nella ipotesi che tale ubicazione debba essere mantenuta.

**M A U R E L.** Poichè siamo personalmente convinti che al protocollo non sarà modificata una virgola, non possiamo dire che quanto affermato dal senatore Sarti vada bene. Speriamo però di essere consultati in sede di attuazione del protocollo.

**B A R B I.** E se invece si prendesse in considerazione l'alternativa della zona di Gorizia?

**C A I D A S S I.** Gli jugoslavi stanno già considerando in quel territorio una zona franca industriale, non si sa con quali scopi e prerogative.

**B A R B I.** Poichè l'aspetto più serio dell'accordo (quello rivolto all'avvenire di Trieste) è l'idrovia Monfalcone-Lubiana, ovvero il collegamento di Trieste con il bacino danubiano, noi speriamo di vederlo attuare, magari nell'anno 2000, anche se a quell'epoca saremo troppo vecchi, perchè da essa non ci distaccherebbero che 23 anni.

**C A I D A S S I.** Ci distacca soprattutto un *tunnel* attraverso le montagne di ben 26 chilometri. Inoltre, vi è il problema dell'acqua di cui ho già potuto discutere con i circoli governativi, perchè il Danubio è spesso in secca.

**B A R B I.** La Sava è più ricca d'acqua e potrebbe, pertanto, fornirla. Nell'ipotesi, comunque, che si faccia questa idrovia (nell'accordo, tra l'altro, c'è anche questo punto da prendere sul serio), non è meglio prevedere la zona franca industriale e commerciale alla foce dell'idrovia, cioè tra Gorizia e Monfalcone, in una posizione geografica naturale, anzichè sul Carso? È una domanda che rivolgo agli amici triestini.

**C A I D A S S I.** Tutto ciò si verificerebbe fuori della provincia di Trieste e non abbiamo giurisdizione. D'altronde, non si può costruire un porto *ad hoc* quando si parla di soli 300 miliardi disponibili: dovremmo invece parlare di migliaia di miliardi.

**M A R C H E T T I.** Quanto affermato dalla Camera di commercio mi pare in contrasto con ciò che è stato detto dai sindacati. È possibile, cioè, rendere il costo del lavoro uguale? Mi sembra che lei lo escluda.

**M A U R E L.** L'argomento è contemplato nel protocollo, nell'articolo 5, riguardante i rapporti fiscali e di lavoro. In effetti, l'autogestione troverà applicazione, anche negli stabilimenti insediati nella parte italiana. Questo sistema di conduzione delle imprese — formulato faticosamente dal 1956 al 1958, al momento dell'abbandono del sistema di gestione amministrativa jugoslava — si è perfezionato nel novembre scorso

con la legge federale del 29 novembre 1976, la quale con un ampio dispositivo regola i diritti, gli obblighi e le modalità di lavoro, il modo di formazione del salario, i diritti minimi dei lavoratori jugoslavi. Ora, quando si hanno partecipazioni straniere ad accordi di coproduzione con imprese jugoslave, vengono istituite con specifici contratti delle unità produttive distinte dalle imprese jugoslave ed in tali unità produttive la partecipazione finanziaria straniera è del 49 per cento al massimo ed i rapporti di lavoro vengono sempre e tassativamente regolati sulla base dell'autogestione.

**P R E S I D E N T E .** Vorrei porre una domanda: la dottoressa Gruber Benco ha parlato delle disastrose conseguenze, dal punto di vista ecologico, dell'insediamento nel Carso della zona industriale. Ha paventato addirittura una nuova Seveso per Trieste: è un'opinione condivisa anche da voi?

**C A I D A S S I .** Non siamo entrati nel merito di questo problema, ma se si pensa che l'acqua che beviamo a Trieste è quella che passa sotto il Carso e che abbiamo già avuto degli inquinamenti per cui le autorità triestine si sono recate due volte a Villa del Nevoso perchè due stabilimenti hanno scaricato rifiuti nell'acqua, devo dire che condivido queste apprensioni per quanto si riferisce all'acqua. Naturalmente, nutriamo anche serie preoccupazioni per la parte geo-morfologica del sottosuolo. Quando ero giovane, ricordo che mi recavo spesso nelle grotte del Carso e per questa esperienza ritengo che, prima di prendere una visione in prospettiva dall'aereo, sia necessario andare nel sottosuolo, nel luogo in cui si vuole costruire uno stabilimento e vedere così la consistenza della volta di supporto per lo stabilimento stesso.

**A R T I E R I .** Anche in rapporto a quanto detto precedentemente, quali motivazioni si danno tecnicamente al fatto che 180 o 200 ditte o imprese jugoslave hanno avanzato domanda per insediamenti nella zona franca e da parte dell'industria italiana assolutamente niente?

**C A I D A S S I .** Abbiamo, limitatamente, anche industrie italiane. Si parla, comunque, di 200 imprese jugoslave ed anche di industrie tedesche e di altri paesi comunitari.

Io stesso ho avuto dei contatti, a Monaco, con il direttore generale ed il Ministro dell'economia e mi è stato detto che i tedeschi collaborerebbero volentieri con imprese jugoslave. Essi parlano di zona jugoslava appunto per la differenza degli oneri sociali e soprattutto dei costi di lavorazione nelle imprese italiane e in quelle jugoslave. I tedeschi cercano di compensare gli effetti della rivalutazione del marco con l'abbattimento dei costi. Il marco rivalutato e le maggiori spese da affrontare hanno provocato la perdita di alcuni mercati. Ora, attraverso una collaborazione, potranno eventualmente far sì che il loro costo stia nei limiti della possibilità di collocazione dei prodotti.

Naturalmente io ho fatto cenno a tutti questi e ad altri inconvenienti dell'autogestione. Pare che gli jugoslavi abbiano al riguardo trovato delle difficoltà nel trattare con i tedeschi, che hanno detto di accettare disposizioni dagli jugoslavi, ma che andranno a trattative e vedranno come le cose potranno trovare una sistemazione. Pare anche che gli jugoslavi siano piuttosto pessimisti negli ultimi giorni, dopo che si sono svolte le trattative.

**A R T I E R I .** L'industria italiana è quasi assente, o è scarsamente presente.

**M A U R E L .** È scarsamente presente, non essendo in grado d'individuare decisivi vantaggi per le aziende italiane da attivare nella zona franca. A questo punto va premesso che per le lavorazioni in temporanea esportazione il trattamento daziario escogitato in sede comunitaria è tale da predisporre una barriera a tutela degli interessi dell'industria e del lavoro comunitario, nel senso che il prodotto finito al rientro nel territorio della CEE paga il dazio pertinente al prodotto finito come se fosse estero. Da tale dazio si deduce il dazio relativo alle materie prime in precedenza esportate, come se venissero importate. Praticamente, si paga

il dazio secondo il tasso pertinente al prodotto finito sul plusvalore acquisito in seguito alla lavorazione all'estero ed in più si paga il dazio sulle materie prime comunitarie temporaneamente esportate, secondo un tasso corrispondente alla differenza fra quello relativo al prodotto finito e quello pertinente alla materia prima temporaneamente esportata. Questa disposizione comunitaria ha uno scopo chiaramente protezionistico.

Con lavorazioni effettuate nella zona franca, gli jugoslavi possono aggirare l'ostacolo, perchè, se noi esportiamo delle materie prime nella zona franca, l'industria jugoslava lavora queste materie prime o questi semilavorati, ottiene il prodotto finito, lo reintroduce nella Comunità e, secondo le disposizioni richiamate dal protocollo, paga il dazio solo sulle materie prime impiegate; ma la materia prima impiegata è un prodotto comunitario, di cui naturalmente viene tenuta l'evidenza in sede di lavorazione. Quindi la materia prima non paga perchè è comunitaria, il plusvalore da essa acquisito con la lavorazione non paga perchè non è assoggettato a dazio, in conformità alle norme del protocollo.

La stessa operazione, se fatta in territorio doganale jugoslavo, è soggetta quindi ad un pesante trattamento daziario; se fatta invece nella zona franca da un'impresa jugoslava non è soggetta ad alcun dazio. Per di più, resta per l'operatore jugoslavo il vantaggio della differenza del costo della manodopera, una differenza del 30-40 per cento. È una questione che si riferisce al lavoro. Io parlo non come imprenditore, ma come lavoratore. È questo che ci preoccupa. Ma ci sono anche altri aspetti. Per esempio, la Jugoslavia può introdurre nella Comunità, grazie alle preferenze comunitarie generalizzate, prodotti anche semifiniti in esenzione di dazio fino a concorrenza di determinati contingenti utilizzabili dai Paesi definiti in via di sviluppo, fra i quali è inclusa anche la Jugoslavia. La Jugoslavia, data la sua migliore efficienza produttiva, fa la parte del leone. Questi prodotti agevolati, da sottoporre ad ulteriori lavorazioni, possono essere introdotti nella zona franca in esenzione di dazio.

Subita la lavorazione sotto sorveglianza doganale, il prodotto finito può essere importato nella Comunità senza pagamento del dazio, perchè esso dovrebbe essere corrisposto sulle materie prime che — come si è visto — fruiscono dell'esenzione comunitaria. Quindi il prodotto lavorato a costi più bassi nella zona franca viene introdotto nella Comunità praticamente in esenzione di dazio. Ecco, pertanto, l'interesse dello straniero ad utilizzare stabilimenti e manodopera jugoslavi nella zona franca. Ecco l'interesse dell'imprenditore tedesco. In passato, utilizzando manodopera a basso costo già si confezionavano, per esempio, camicie, fornendo il tessuto, in Paesi terzi ed in Jugoslavia. All'atto della reimportazione, si pagava il dazio solamente sul plusvalore, sul lavoro. Adesso, con il nuovo trattamento daziario comunitario, si deve pagare il dazio non solamente sul plusvalore ma anche sulla materia prima esportata per la lavorazione, secondo un tasso pari alla differenza dei due tassi, pertinenti l'uno al prodotto finito, l'altro alla materia prima. Questa differenza è rilevante perchè i prodotti finiti sono coperti generalmente con un dazio notevole, mentre le materie prime hanno di solito un dazio basso, quando non ne vanno esenti, come per esempio il legname. In quest'ultimo caso, si paga il dazio come se tutto il prodotto fosse proveniente da Paesi terzi. È per questo motivo quindi che l'imprenditore comunitario ha convenienza ad utilizzare nella zona franca la manodopera jugoslava per lavorare prodotti destinati allo stesso Mercato Comune. La differenza del costo della manodopera altera il rapporto di concorrenza con le industrie nazionali anche sui terzi mercati. Infine, esiste una concorrenza potenziale, in quanto un'iniziativa, per esempio tedesco-jugoslava, nella zona franca evidentemente scoraggia l'imprenditore italiano, che intendesse prendere delle iniziative simili in territorio doganale. Questa situazione, dal punto di vista del lavoratore italiano, non può essere considerata positivamente.

P E C O R A R O . Vorrei chiedere una cosa in riferimento a quanto detto dalla signora Gruber. Questo fatto è un po' con-

tro la logica generale dell'organizzazione della struttura comunitaria, dell'attività economica europea. Per le zone franche di Brema e di Amburgo la Germania aveva avuto determinate condizioni e determinate autorizzazioni comunitarie. Nel nostro caso, si sperava forse nella possibilità di infiltrazione economica jugoslava che consentisse una contropartita. Se noi avessimo la possibilità di fare le stesse cose nel territorio jugoslavo, ci sarebbe una specie di compensazione. Invece non mi pare vi sia alcuna possibilità del genere. È possibile avere qualche altro chiarimento?

*M A U R E L.* Parlando sempre di zone franche, non di zone industriali, devo dire che la zona franca come istituto doganale è uno strumento ormai superato agli effetti di una promozione economica in senso generale, avente lo scopo di stimolare insediamenti industriali in una determinata zona. Le zone franche andavano bene alla fine dell'800 quando la politica degli scambi con l'estero avveniva manovrando le tariffe doganali: non esistevano divieti economici e valutari e la complessa normativa oggi esistente al riguardo. Si puntava soltanto sulle tariffe doganali. A quei tempi le zone extra doganali avevano una loro precisa funzione quali strumenti di politica degli scambi internazionali. Oggi le zone franche possono avere effetti positivi come istituti doganali, sempre congiuntamente ad altri tipi di incentivi, soltanto in quei paesi dove lo sviluppo economico è agli inizi. E credo che simili paesi in Europa non esistano.

Si è parlato e si parla tanto di Amburgo che ha una grande zona franca, di cui vive la città e l'intera zona. Ma la verità è completamente diversa. Le zone franche di Amburgo sono nate nel 1881, quando la città libera di Amburgo scambiò la propria libertà politica aderendo alla Confederazione germanica ed ottenendo, in cambio della libertà municipale di cui godeva, il vecchio punto franco dove si insediarono le industrie. Gli anni sono passati, la zona franca si è ingrandita e oggi occupa 16 chilometri quadrati. Di questi solo una parte, quella che si identifica con il vecchio punto franco di Amburgo, ospita le industrie; nell'altra par-

te vengono svolte attività pertinenti al commercio e ai vari servizi commerciali, come le attività di deposito; si tratta quindi di aree al servizio dei trasporti, dei traffici, del commercio, che non hanno nulla a che fare con l'industria.

Si afferma che nel vecchio punto franco, che ospita anche grandi industrie come cantieri navali, raffinerie di petrolio, sono impegnate ben 30.000 unità lavorative, come se ciò costituisse un dato strabiliante. Io dico allora che nei soli cantieri di Monfalcone lavorano 14.000 operai. Questo per dire che un cantiere navale, anche se fosse ubicato in una piazza di Trieste e non in una zona franca, assorbirebbe egualmente una ingente manodopera e certamente, come qualsiasi altra industria, non sarebbe soggetto al pagamento del dazio sulle lamiere ed apparecchiature incorporate nel prodotto da esportare. Voglio precisare ancora che, trovando ora applicazione le nuove norme comunitarie sulle importazioni temporanee, alcune industrie dal punto franco vecchio di Amburgo si sono trasferite nel territorio doganale perchè non avevano più alcuna convenienza a svolgere nella zona franca la loro attività, nonostante la snellezza amministrativa in essa esistente, tanto è vero che nella zona franca i controlli sono esercitati non dalla dogana federale ma da un Corpo speciale dipendente dalla stessa Amministrazione della zona. Dal punto di vista industriale la zona franca di Amburgo è un residuo del passato, che continua ad esistere ma non ha alcuna funzione incentivante con le sole sue prerogative doganali. Ancora una considerazione da fare: oggi abbiamo una regolamentazione del traffico di perfezionamento attivo (temporanea importazione), introdotta dalla Comunità economica europea, che è di una snellezza tale per cui tutte le prerogative che si vogliono attribuire alla zona franca sono riproducibili in territorio doganale ricorrendo alle disposizioni sulla temporanea importazione, con il vantaggio derivante dal fatto che lo stabilimento può essere ubicato nel luogo più vantaggioso, anche dal punto di vista topografico, dei trasporti e delle provvidenze creditizie e fiscali poste in essere da leggi speciali. Non siamo più legati alla legge del 1931 sulle

3<sup>a</sup> COMMISSIONE1° RESOCONTO STEN. (2<sup>1</sup> febbraio 1977)

importazioni temporanee. Le disposizioni sulla temporanea importazione rappresentano ora un superamento dei punti franchi, in quanto le attività industriali svolte nelle zone franche sono anch'esse sottoposte alle norme sulla temporanea importazione secondo quanto prescritto dal testo unico delle leggi doganali del 1973.

**A J E L L O**. Credo che questa fase dell'indagine sia particolarmente interessante. La domanda rivolta dal senatore Pecoraro era connessa ad una posizione assunta dalla signora Gruber Benco, la quale, insieme alla richiesta di una zona franca integrale di Trieste, sosteneva una sorta di vocazione commerciale della città. Voi dovrete essere contrari a questa soluzione. Io vi chiedo appunto se ritenete che anche una zona franca integrale non sarebbe incentivante.

**M A U R E L**. La discussione sulla convenienza di una zona franca integrale non è nata oggi. La signora Gruber ha il merito di avere catalizzato l'attenzione della pubblica opinione locale su di un avvenimento che potrà segnare il destino di Trieste. L'opinione pubblica viene orientata ricorrendo anche a *slogans* pubblicitari e quando si parla di « zona franca integrale » la gente si interessa, partecipa, e il problema diventa una bandiera da difendere. Sotto questo punto di vista capisco benissimo la posizione favorevole assunta nei riguardi della zona franca integrale da esponenti di ambienti politici e culturali locali, considerato il fine da perseguire. Dal punto di vista tecnico, la questione è stata già affrontata nel 1956 ed anche in quell'occasione sorsero innumerevoli polemiche ed un movimento politico locale.

**C A I D A S S I**. Bisogna tener presente che, instaurando la zona franca, Trieste rischierebbe di rimanere completamente isolata.

**M A U R E L**. Inoltre, per lo sviluppo della produzione industriale, la zona franca integrale sarebbe un ostacolo, perchè dovremmo mettere una guardia di finanza davanti ad ogni bottega di artigiano, oppure

dovremmo isolare la zona di Trieste con un confine doganale, con la conseguenza di isolare anche economicamente l'intera provincia dal territorio nazionale. Grave però rimane il fatto che ben poco si è intrapreso per la valorizzazione dell'unica grande ricchezza della città di Trieste, assimilabile ad una rendita per chi la sa utilizzare e rappresentata dalla sua posizione geografica. Per operare tale valorizzazione, che potrebbe essere estremamente vantaggiosa, non è necessaria una grande zona franca. È sufficiente potenziare le comunicazioni.

**B A R B I**. Faccio una domanda che forse è superata, ma dal momento che ero occupato in un'altra Commissione non ho potuto seguire l'inizio della seduta. Vorrei sapere qual è l'entità della disoccupazione esistente a Trieste, distinta in disoccupazione operaia e disoccupazione per così dire intellettuale.

**C A I D A S S I**. Prima di tutto c'è da dire che sarà necessario determinare un nuovo flusso di unità lavorative italiane nella zona franca per controbilanciare il numero degli slavi, in modo da difendere anche la nazionalità italiana della città. È una lotta alla quale assisto dal 1913, quando eravamo ancora sotto la monarchia austro-ungarica: quindi, onorevoli senatori, questa è stata sempre la situazione.

Ora vorrei sottolineare come non esista alcuna avversione nei confronti della Jugoslavia in genere, ed in particolare degli sloveni della provincia di Trieste: li abbiamo sempre considerati come nostri concittadini e siamo andati sempre d'accordo. Purtroppo oggi ci troviamo in una situazione di esasperazione, dal lato politico.

**B A R B I**. La seconda parte della domanda concerneva la disoccupazione intellettuale.

**C A I D A S S I**. La disoccupazione è notevole.

**M A U R E L**. Direi che è enorme.

3<sup>a</sup> COMMISSIONE1° RESOCONTO STEN. (2<sup>1</sup> febbraio 1977)

B A R B I. In ragione di migliaia?

M A U R E L. Direi di sì. La gente si va via via disperdendo.

B A R B I. Ma la zona franca industriale risolve il problema della disoccupazione intellettuale? Ditelo a chi la caldeggia.

P I E R A L L I. È un problema globale.

B A R B I. È un problema che non si risolve in questa maniera.

C A L A M A N D R E I. Abbiamo avuto dai sindacati un'opinione completamente diversa. Se lei non ha sentito i sindacati le è mancato un pezzo importante del quadro: anche quello che abbiamo ora dinanzi è di grande importanza ma non è completo. I sindacati hanno dato risposte del tutto diverse da quello che ora viene affermato in questa sede, sostenendo che la zona franca risolverebbe almeno in parte il problema della disoccupazione intellettuale a Trieste.

M A U R E L. Esiste infine un problema di fondo, che sarebbe bene esaminare accuratamente in quanto rappresenta un punto essenziale per capire la situazione di Trieste. Noi italiani ci troveremo in una posizione di grave inferiorità nel difendere la nostra stessa permanenza a Trieste, per la difficoltà di apprendere la lingua slovena, non assimilabile come lo è lo spagnolo od il fran-

cese. Per converso, risulteranno avvantaggiati gli sloveni residenti nella provincia di Trieste o nelle zone limitrofe che parlano molto facilmente l'italiano. Questa situazione contribuirà ad aggravare la disoccupazione intellettuale italiana, per cui anche il riconoscimento reciproco dei titoli di studio previsti dal Trattato di Osimo ne sarà influenzato.

Infatti, le libere professioni possono essere esercitate solo da chi è bilingue; chi è di madrelingua italiana difficilmente apprende lo sloveno e comunque non lo imparerà mai in modo da poter esercitare in quella lingua una libera professione. Questo è il permanente svantaggio in cui versa la popolazione italiana e causa non trascurabile, specialmente in futuro, dell'emigrazione in altre province alla ricerca di un'occupazione.

C A I D A S S I. Noi abbiamo esposto il nostro pensiero con la massima sincerità, senza tener conto di questioni politiche.

P R E S I D E N T E. Poichè nessun altro domanda di parlare ringrazio ancora gli intervenuti e rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

*La seduta termina alle ore 12,55.*

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici  
DOTT. RENATO BELLABARBA