

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— VII LEGISLATURA —————

3^a 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

2^a SEDUTA

MERCOLEDÌ 2 FEBBRAIO 1977

(pomeridiana)

Presidenza del Presidente VIGLIANESI

INDICE DEGLI ORATORI

PRESIDENTE	Pag. 31, 42, 47 e <i>passim</i>	COMELLI	Pag. 51, 54, 55
ARTIERI (DN-CD)	39, 40	DE SIMONE	46
BARBI (DC)	40, 41, 54 e <i>passim</i>	MOSETTI	31, 39, 40 e <i>passim</i>
FORLANI, ministro degli affari esteri	55, 56	PELLIS	36, 40, 41
PECORARO (DC)	56	PITTONI	49, 54, 55 e <i>passim</i>
VALORI (PCI)	39	SPACCINI	42, 48

Intervengono il Ministro degli affari esteri Forlani ed il Sottosegretario allo stesso Dicastero Radi. Intervengono inoltre alla seduta, a norma dell'articolo 48 del Regolamento: per l'Associazione nazionale « Italia nostra », il professor Ferruccio Mosetti e l'ingegner Paolo Pellis della sezione di Trieste, il dottor Vittorio Machella, vice segretario generale; l'ingegner Marcello Spaccini, sindaco del comune di Trieste; il signor Pasquale De Simone, sindaco del comune di Gorizia; per la Regione Friuli-Venezia Giulia, il dottor Antonio Comelli, presidente della Giunta e il dottor Arnaldo Pittoni, presidente del Consiglio regionale.

La seduta ha inizio alle ore 16,30.

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sui problemi connessi con gli accordi di Osimo firmati con la Jugoslavia il 10 novembre 1975. Questo pomeriggio dobbiamo ascoltare i rappresentanti dell'Associazione nazionale « Italia nostra » oltrechè dei comuni di Trieste e Gorizia e della regione Friuli-Venezia Giulia.

Cominciamo con i rappresentanti dell'Associazione nazionale « Italia nostra », professor Ferruccio Mosetti, ingegner Paolo Pellis e dottor Vittorio Machella, vice segretario generale, che ringrazio per aver accolto il nostro invito. Questa mattina abbiamo esaminato gli elementi politici, sociali ed economici connessi agli accordi stipulati con la Jugoslavia. Vorremmo sentire, adesso, da voi quali sono le implicazioni di carattere strutturale ed ecologico connesse a questi accordi.

Possiamo, quindi, senz'altro cominciare dando la parola al professor Ferruccio Mosetti affinché ci esponga il pensiero dell'Associazione per quanto concerne una parte dell'opinione pubblica di Trieste.

M O S E T T I . « Italia nostra », dal punto di vista della tutela ecologica dell'ambiente, riporta una grandissima parte dell'opinione pubblica di Trieste. Come triestino, posso dire che la mia gente è estremamen-

te affezionata al Carso, per cui, oltre ai problemi di carattere ecologico, geologico ed idrologico (su cui riferirò fra breve), vi sono anche dei problemi affettivi che non possono venire dimenticati: per Trieste il Carso è il giardino, il poco verde che le resta. Se poi teniamo conto che quella zona di cui si parla nel Trattato di Osimo fa parte integralmente del comune di Trieste, risulta evidente che è un pezzo di casa nostra che se ne va, che viene dedicato ad altre attività; è un bene pubblico che viene tolto definitivamente, perchè ritengo sia impossibile, in questo caso, ricambiare ciò che viene tolto.

Parlando, ora, dal punto di vista dell'associazione che rappresento, dirò che proprio la parte del Carso indicata nel trattato è la più valida per quanto concerne le manifestazioni carsiche, che sono ivi presenti con altissima concentrazione: in quella zona, ad esempio, vi è una grotta che una volta era considerata la più profonda del mondo (in seguito ne hanno trovate molte altre più profonde), ma quella è l'unica che riesce a penetrare nel Timavo, cioè dal Carso si arriva al Timavo. Molte volte in questa grotta sono state introdotte delle strumentazioni per studiare l'idrologia di quel fiume, dato che quello è l'unico punto da cui è accessibile.

In quella zona, inoltre, vi sono moltissime altre manifestazioni che sono uniche nel loro genere: rappresentano esempi di forme carsiche che non si trovano in nessun'altra parte del mondo.

Molte sono le critiche, dal punto di vista scientifico, sulla validità attuale di un museo: si tratta di stabilire se esso serve o non serve per la cultura. Ora, io posso dire, per la mia esperienza di insegnante, che quando mettiamo uno studente di fronte ad un modello, questo capisce molto di più che non ascoltando un'ora di lezione. E sul Carso, proprio nella zona del trattato, ci sono modelli che fanno testo; si tratta di una zona carsica campione, unica al mondo. Di territori carsici nel mondo ce ne sono moltissimi; le zone calcaree o calcareo-dolomitiche sono vastissime; ci sono carsismi anche in altre formazioni, pure nei graniti, però questa parte del Carso costituisce la forma-

zione più tipica, è una specie di compendio dell'intero Carso: in essa si trovano le parti più belle del Carso da tutti i punti di vista ed è anche la zona più ricca delle manifestazioni carsiche, che vengono studiate dagli studiosi di tutto il mondo.

Come dicevo, quella zona è un modello, un campione di Carso, ed i campioni vengono conservati. Nessuno si sognerebbe di fondere il platino del metro campione di Sèvres perchè la taratura del metro si fa su quello; così dicasi per il Carso: quando vogliamo tarare una zona carsica lo facciamo là. Questo vi dimostra l'interesse che « Italia nostra », che è un'associazione che tutela l'ambiente, ha per la conservazione del Carso.

Inoltre sul Carso non vi sono soltanto le pietre, le grotte, le doline, le piante e gli animali che ci interessa conservare, ma vi è anche, come parte integrante di quell'ambiente una particolare popolazione, quella slovena, che è una parte della popolazione di Trieste. Se in quella zona, pertanto, insediamo la zona franca, la recingiamo e mettiamo le fabbriche, quella gente dovrà andar via di là e questo sarebbe un grave snaturamento. Gli ecologi, infatti, qualche volta dovrebbero pensare che fanno parte dell'ambiente non soltanto le piante e il paesaggio, ma soprattutto gli uomini, ed è quando noi cacciamo l'uomo da una zona che denaturiamo e distruggiamo definitivamente l'ambiente.

Fatta questa premessa, che è puramente ecologica, vi illustrerò la situazione dal punto di vista idrologico (di queste cose si è più volte parlato e molto è stato scritto; io vi farò solo un breve riassunto). Da ultimo, dopo avervi illustrato, anche con l'aiuto del professor Pellis, le difficoltà tecnologiche per le costruzioni sul Carso, vi presenterò alcune alternative che sono state formulate (e che sono tuttora allo studio) presso l'Università di Trieste. Le presento, naturalmente, a titolo personale, perchè in questo momento non rappresento l'Università di Trieste (nè potrei rappresentarla in quanto la sua rappresentanza giuridica è del Rettore). Vi presenterò, dicevo, alcuni spunti di alternative che sono in fase di studio e che dovranno essere ancora approfondite, perchè il

problema dell'insediamento di un'area industriale come questa non si risolve in breve tempo.

Come vi dicevo poc'anzi, la zona del Carso compresa nel triangolo Sesana-Opicina-Basovizza è la più ricca di grotte; soltanto nella parte italiana, ne sono note oltre 270. Ora, dal momento che le statistiche geologiche sul carsismo ci dicono che in una zona è rilevabile dall'esplorazione diretta (in quanto ha l'ingresso libero) il 10 per cento delle grotte che in essa si trovano, vuol dire che invece di 270 ve ne saranno 2.700, o 2.500, o anche 3.000: per saperlo bisognerebbe fare una ricerca specifica. Ed una ricerca va fatta, prima di dire dove deve esser ubicato l'insediamento industriale; anche per non fare brutte figure di fronte ad altri paesi, occorre determinare bene la zona dove si può costruire economicamente. Indubbiamente, si può pensare anche di riempire tutte le grotte del Carso, ma quanto viene a costare questa operazione? Dove si può reperire il materiale e cosa produce il riempimento del 35-40 per cento dei vuoti esistenti, con il relativo appesantimento? Si può verificare anche un terremoto, non lo dico per allarmismo, si sa che i terremoti possono verificarsi per ritenzione di acqua o per immissione di acqua nel sottosuolo. Caricando eccessivamente il sottosuolo cosa può succedere? Nella zona abbiamo grotte che arrivano fino all'acqua di base, fino al Timavo e ad altre acque laterali! Si tratta di riempire delle colonne di cavità che sono profonde anche 300-350 metri. Non sappiamo neanche dal punto di vista tecnologico come si può fare il riempimento e quali siano le implicazioni collegate, anche perchè oltre alle grotte verticali vi sono anche dei diverticoli laterali. Se buttiamo là dentro del cemento, non sappiamo neppure dove questo si va ad espandere. Neppure noi geologi sappiamo come si può fare una cosa del genere; indubbiamente, sappiamo riempire una determinata grotta, ma non un intero territorio che è completamente forato

Dal punto di vista tecnico, quindi, vi sono delle difficoltà enormi, per cui sarebbe preferibile individuare delle zone dove non esi-

stessero caverne (e ve ne sono di zone del genere), su cui poter costruire.

Ora, localizzare le grotte vuol dire fare un rilievo geofisico, geoelettrico per l'esattezza. Non si può dire, *a priori*, di fare l'insediamento in una certa zona. Io ritengo che, se proprio si volesse fare l'insediamento della zona industriale sul Carso, questa potrebbe essere la condizione idonea per conservare l'ambiente; verrà infatti da sè che le zone più erose, le zone con maggior numero di doline e caverne, le zone dove si sono conservati i boschi, eccetera, sono appunto le zone dove non si può costruire.

Può darsi che qua e là si trovino delle aree costruibili, però non saranno certamente adatte per ubicarvi grandi impianti industriali; si tratterà infatti di aree limitate. Bisognerà pensare, semmai, all'insediamento di un certo tipo di industrie, che poi saranno proprio quelle industrie che non rovineranno l'ambiente, ma esse saranno molto poche. Le famose 200 industrie del trattato non potranno sorgere là, bisognerà cercare di collocarle altrove, cercando prima di studiare la zona per poter avanzare proposte obiettive e non semplicemente delle proposte sulla carta per una zona di cui, evidentemente, quando è stata fatta questa scelta, non si sapeva assolutamente niente.

Vi dirò di più: la grave perplessità, non degli ecologi, ma della popolazione di Trieste, è che questo insediamento occuperebbe un'area praticamente uguale a quella della città di Trieste e il cui baricentro è situato a 6 chilometri dal baricentro di Trieste. Immaginate, allora, che cosa potrebbe succedere qualora in quella zona si verificasse una « Seveso »: Trieste morirebbe, e non è possibile, oggi, assicurare che un incidente non avvenga. Le assicurazioni servono proprio per questo: l'incidente avviene e ci si assicura contro di esso, ma nessuna assicurazione assicurerà Trieste da un avvelenamento o da uno scoppio tipo « Seveso », che non sarà controllabile. Chi può sapere, infatti, che fabbriche verranno insediate in una zona completamente chiusa da una barriera doganale, dove nessuno può andare ad eseguire controlli? Questa è la paura che hanno i triestini, la paura, cioè, che vengano

insediate delle fabbriche altamente pericolose, molto tossiche, di cui non si conosce la natura nè l'entità; fabbriche nelle quali, un giorno, potrebbe succedere un incidente tipo quello di Seveso, con la conseguente distruzione fisica della città di Trieste.

Aggiungo che sono stati fatti dei calcoli, non da noi ma da un gruppo di ingegneri milanesi (promossi, non ricordo bene, se dal Ministero dell'industria o dalla Commissione industria del Senato), sull'emissione di gas tossici da eventuali impianti industriali in quella zona; è risultato che semplicemente per un'emissione media di anidride solforosa, cioè di quell'anidride che tutti gli impianti emettono per il riscaldamento o per altre lavorazioni (ammettendo che in detta zona non vengano insediate anche centrali termoelettriche), avremo sulla città già un tasso di anidride superiore alla tollerabilità ammessa dalla legge.

Vi è, inoltre, la questione dell'acqua. Tutti avete più o meno in mente la situazione del Carso di Trieste: il Carso si estende da Trieste a Monfalcone; ci si trova con 50 metri di quota più o meno sopra Monfalcone, con 400 metri di quota sopra la prevista zona franca. Il pianoro del Carso si è inclinato con l'andar del tempo: una volta la pianura friulana conteneva il mare e l'Adriatico era spostato più a nord. Poi questo mare si è venuto riempiendo a causa delle alluvioni dei fiumi; il peso di questi sedimenti (ghiaia, sabbia, eccetera) ha fatto cedere la crosta terrestre e il Carso si è inclinato; inclinandosi è successo che tutte le acque del Carso vengono a defluire verso nord-Ovest, più precisamente verso Monfalcone, cioè dove sono le attuali prese dell'acquedotto di Trieste. Anche il futuro acquedotto di Trieste — il cosiddetto acquedotto del 2000 — che attingerà nella falda freatica del Friuli (cioè in territorio alluvionale e non carsico) risentirà di immissioni di acque del Carso. Perciò, se il Carso viene massicciamente inquinato, anche quelle acque subiranno la stessa sorte. Qui sorge un'altra paura.

Io ho una esperienza diretta perchè più volte ho svolto perizie per conto del Tribunale in vari casi di inquinamento della fal-

3^a COMMISSIONE2° RESOCONTO STEN. (2^a febbraio 1977)

da acquifera del Friuli. Esistono, infatti, delle fabbriche che dichiarano di fare, ad esempio, delle gabbie di ferro e invece operano zincature, cromature e via dicendo, magari dietro una paratia, al chiuso. Per scaricare i residui viene fatto un buco nel terreno e là gettano quel che resta della produzione. Si è dato addirittura il caso di un paesino vicino a Palmanova, dove è stato gettato del cianuro e del cromo esavalente nella falda: gli abitanti del luogo aprivano il rubinetto e vedevano scorrere acqua color arancio: c'è mancato poco che si avvelenassero tutti quanti!

Possiamo fare anche delle fognature in acciaio inossidabile, a parte il costo veramente notevole, ma certi proprietari di fabbriche preferiranno sempre fare un buco e buttar dentro i vari residui per non far conoscere ciò che effettivamente producono. E così, poichè il Carso è permeabilissimo, le possibilità di inquinamento aumentano giorno per giorno. La grande paura di Trieste, il fatto che questa città sia in estrema agitazione, dipende proprio da ciò che ho detto: certo voi sentirete le forze sindacali, quelle politiche, che probabilmente diranno cose diverse, ma ricordate che la popolazione triestina è piena di timori per questi pericoli che si vanno addensando sulla sua testa. C'è gente che vuole andar via da Trieste: i friulani sono andati via perchè hanno avuto il terremoto, noi andremo via perchè abbiamo avuto il Trattato di Osimo; sia ben chiaro, però, che i triestini non sono contrari al trattato, ma temono l'ubicazione industriale di cui si parla nel trattato. È necessario, quindi, che il Governo, voi Parlamento, cerchiate una soluzione alternativa che sia accettabile. In fondo, quando uno compra, dà dei soldi in cambio della merce che sceglie: noi, per il trattato, abbiamo avuto, in cambio, la zona franca; ma essa è stata scelta? Non dimentichiamo che, pur giudicando questa zona buona, gli jugoslavi hanno anche loro dei problemi in merito, sia dal punto di vista ecologico che dal punto di vista costruttivo. Ho collaborato e collaboro ancora con gli jugoslavi per ricerche sul Carso e so che anche loro — non ho ancora posto questo problema sul

tappeto perchè, al momento, è di carattere secondario — hanno il grosso problema, ad esempio, delle prese di terra. La costruzione di impianti industriali sul Carso è di estrema difficoltà a causa dell'altissima resistività del terreno: per poter mettere una presa di terra adeguata, bisogna perforare e immergerla in acqua, magari a 300 metri sotto il livello del suolo. Tale problema è tanto grave che sono stati fatti addirittura dei convegni in Jugoslavia a questo proposito (e anche io sono stato relatore in uno di questi convegni). Quindi, oltre al problema della costruibilità, a quello delle grotte, della tutela del paesaggio, esiste anche questo delle prese di terra che è pure di difficile soluzione.

Occorre ricordare inoltre che nella zona jugoslava di questo territorio c'è il famoso bosco di Lipizza, residuo della vecchia foresta che ricopriva un tempo tutto il Carso (la foresta dell'Europa centrale all'epoca dei Druidi). È un campione di bosco ancora valido che deve essere a tutti i costi salvaguardato. Bisognerebbe che voi veniste un giorno a Trieste; « Italia nostra » vi farebbe vedere quello che è il Carso, vi farebbe conoscere queste zone.

Ci sono delle possibili alternative? Io credo di sì. Porto un esempio: alcuni anni fa sono stato chiamato a Tarvisio per un problema di una centrale elettrica. Sistemata la seconda turbina, la centrale ha ceduto, tanto che nel muro si era formata una spaccatura per la quale passava una mano. Si è reso necessario un rilievo geofisico col quale si è accertato che la centrale era stata costruita sul gesso: l'acqua, favorita dal grande peso della costruzione che, non dimentichiamolo, conteneva anche due turbine di notevole mole, ha sciolto il gesso e il fabbricato ha ceduto. Ho chiesto perchè il rilievo geofisico non fosse stato fatto prima di costruire e perchè l'edificio fosse stato fatto proprio in quel luogo. La risposta è stata: perchè il luogo piaceva a colui che poi sarebbe diventato il guardiano della centrale! Per evitare scelte del genere bisogna fare prima, e non dopo, i rilievi geofisici, in modo da appurare quale potrà essere la zona migliore per costruire. Poichè quella

zona sarà certamente piccola, cerchiamo di prevedere fin da ora un'altra zona dove installare le previste industrie.

A Trieste, poi, c'è anche una grande differenza di opinioni circa l'industrializzazione della città o la sua terziarietà: non è un caso che a Trieste non si trovino operai e che debbano venir da fuori, mentre invece i diplomati e i laureati devono emigrare da Trieste: i miei studenti appena si laureano divengono dei disoccupati. A questo proposito, pur non rientrando nel tema che stiamo discutendo, non posso non rilevare un fatto. Nel Friuli, dopo il terremoto, non si sa che cosa fare per la ricostruzione, ma i geologi sono a spasso perchè non c'è un ente, non c'è nessuno che li faccia lavorare per andare alla ricerca di quelle soluzioni che permettano di risolvere il problema della ricostruzione: prima di qualsiasi ricostruzione bisogna conoscere lo spettro sismico del territorio del Friuli; solo con questo si potranno individuare le zone dove è possibile costruire. La questione si presenta molto più difficile che non per le grotte del Carso: queste si individuano agevolmente con un rilievo geofisico che anche un ragazzino — una volta spiegati i principi che lo regolano — può fare, mentre lo spettro sismico è un'operazione complessa che potrebbe essere condotta — nel Friuli — da due o trecento geologi, tanti quanti sono i laureati disoccupati delle università del Veneto e dell'Emilia.

Prima ho parlato di alternative; lascerò a disposizione della Commissione un documento che ricalca alcuni lavori della facoltà di scienze dell'Università di Trieste e dove si parla di alcuni canoni che devono essere rispettati per una zona in cui dovrà essere insediata un'industria; sono canoni che invitano a localizzare gli insediamenti non a monte, ma a valle di un centro abitato, sul mare e non all'interno, in zone impermeabili, appunto per evitare l'inquinamento delle acque; in definitiva sono canoni dai quali si evince che la zona del trattato non è indicata per un insediamento industriale. Una alternativa potrebbe essere la zona a sud di Gorizia. Cerchiamo di vedere questa zona su una carta geografica:

è un'area in parte pianeggiante e in parte collinare, comunque molto vasta e, sotto certi aspetti, abbastanza equivalente, come area, al triangolo della prevista zona franca. Qui ci sono alcuni notevoli vantaggi: la parte al di là del confine è impermeabile perchè è costituita su conglomerati ben cementati, oppure su arenarie, che sono impermeabili per eccellenza. Ci sono delle colline, ma possono essere facilmente condotti dei lavori di sbancamento — sui quali esporrò il suo parere tecnico l'ingegner Pellis — molto meno costosi di quelli che si devono condurre nel Carso; anche qui c'è la possibilità di inquinare la falda acquifera, però si può fare una scelta: le industrie che creano inquinamenti possono essere insediate nella parte impermeabile, le altre nella parte permeabile. Si tenga presente, poi, che qui l'acqua c'è — mentre nel Carso bisogna portarla con un terzo acquedotto (a Trieste ce ne sono già due, uno sottomarino e uno in terra) — ci sono le ferrovie, ci sono le strade. C'è anche il progetto dell'idrovia Adriatico-Sava che dovrà passare proprio in quella zona. Naturalmente là andrà costruito un porto.

L'altra ipotesi è quella di estendere l'attuale zona industriale di Trieste, dove già esistono tutte le infrastrutture (ferrovia, strade, energia elettrica, telefoni, acquedotti, eccetera) e dove esistono circa 700 ettari praticamente disponibili, perchè le attuali industrie vanno sfacendosi: la Bloch e la Vetobel fallite, la Italcementi (che è l'unica che lavora), la Grandi motori (che lavora a un terzo delle sue possibilità); ovviamente bisognerà ristrutturare gli edifici che già ci sono, ma l'area c'è e potrebbe essere estesa verso le Noghere (attualmente parte in Italia e parte in Jugoslavia). La zona può benissimo essere estesa verso Capodistria, in una zona che è tutta in terreno impermeabile e dove gli sbancamenti che eventualmente dovranno essere fatti sono relativamente poco costosi in quanto il terreno è marno-argilloso.

Concludevo questo mio appunto dicendo ironicamente che se si voleva a tutti i costi andare sul Carso, allora si poteva scegliere la zona compresa tra Doberdò, Sagrado, San

Martino del Carso, Brestovizza, che in parte era già stata destinata al sacrificio per la costruzione del protosincrotrone. Si tratta di una zona già adeguatamente studiata dal punto di vista tecnico e che, si è appurato, giace su calcari molto compatti; esiste là egualmente il problema del livellamento, ma esso è minore perchè la zona è più pianeggiante, e non si ha la difficoltà presentata dalle grotte perchè queste, in tale zona sono rarissime. È chiaro che anche qua si può andare a inquinare la falda acquifera, però la zona presenta un regime di venti differenti rispetto a Trieste cosicchè non c'è pericolo che, anche in condizioni di bora, le esalazioni possano venire su Monfalcone; per quanto riguarda l'approvvigionamento di acqua le condizioni sono molto buone. In più la zona ha notevoli possibilità di estensione tanto che si possono ottenere sino a trenta chilometri quadrati. È la parte ecologicamente meno valida del Carso: gli insediamenti qui sono tutti marginali, non ci sono particolari interessi paesaggistici o forestali, non ci sono grotte, non esiste agricoltura, mentre, ripeto, c'è la strada, la ferrovia, il porto di Monfalcone.

Esiste comunque un'altra zona alternativa, che ho voluto inserire, in quanto è tale da poter essere esaminata, anche dal punto di vista effettivo, in considerazione di quanto sta succedendo in Friuli dopo il terremoto.

La nostra regione, oltre ad alcune zone (ad esempio l'Alto Tarvisiano) nelle quali si è già manifestato lo spopolamento, sta ora subendo un'accentuazione di questo fenomeno, aggravatosi proprio in seguito al terremoto. Lo spopolamento dell'alto Tarvisiano è dovuto anche all'abbandono di alcune miniere, chiuse in quanto oggi non più redditizie; la « RAIBL » del gruppo EGAM è l'unica miniera in attività.

Da un punto di vista climatico questa zona interessa una area di montagna, con accanto una ampia vallata, costituita da terreno solidissimo fondato su sedimenti glaciali; la zona è dotata di strade e ferrovia. La vallata si trova a cavallo tra il territorio italiano ed il territorio jugoslavo, più precisamente da Fusine (Tarvisio) a Ratece e Kranjska-Gora (Jugoslavia). Questa zona allungata, direi al-

lungabile, può esser in diretta comunicazione con un canale, poco più a valle sino al fiume Sava. La zona si trova inoltre in regime di venti tale da non investire nessun centro abitato circostante e non presenta pericoli di inquinamento per l'Adriatico.

Infatti il grave problema che preoccupa, sia la parte italiana che quella jugoslava, è l'inquinamento dell'Adriatico, giunto al limite della sopportabilità. Fondati timori della città di Trieste, di fronte a nuovi insediamenti industriali, si basano proprio sull'inevitabile inquinamento dell'Adriatico. Va comunque precisato che le acque della zona (tarvisiana) da noi considerata, anche qualora fossero inquinate, arriverebbero al fiume Sava, nel Danubio e nel Mar Nero (il mare più inquinato del mondo) preservando l'Adriatico.

Interessante rilevare la presenza, essenziale per l'ubicazione industriale, di corsi d'acqua, ferrovia e strade. Con questo mi pare di aver fatto una panoramica generale della questione. Consegno questo promemoria al Presidente e passerei ad alcuni dettagli riguardanti la questione dello sbancamento, con calcoli estremamente precisi e direi impressionanti, che ci esporrà il professor Pellis.

P E L L I S . Quale rappresentante degli Ordini professionali e dei Collegi di Trieste, ad integrazione di quanto esposto dal professor Mosetti, che ha presentato un quadro sintattico, ma vasto sulla problematica che ci interessa, posso dire che nell'ambito della facoltà di ingegneria si sta esaminando nel dettaglio (con riserva di completare molti altri studi nelle prossime settimane) il problema della conformazione superficiale, con annesse le possibilità di sbancamento e di spianamento di questa famosa zona.

Per rappresentare validamente il territorio interessato, si è iniziato con l'individuare la fascia, tramite tre profili longitudinali da est ad ovest e con alcune sezioni trasversali, per rendere visiva la conformazione del terreno. Anzi ci si ripromette, in un prossimo futuro, di tinteggiare queste masse prominenti (come nelle carte geografiche dove le montagne hanno certi simbolismi di tinteggiatura e la pianura altri). Per meglio esaminare questi

aspetti si sono tracciati dei profili usando carte appositamente esaltate nei dislivelli, secondo le scale adottate nelle costruzioni di strade e ferrovie.

Possiamo notare nella prima sezione, quella che costeggia la linea di confine, che l'andamento dal lato ovest, Villa Opicina, al lato est, Basovizza, si presenta accidentato, con una zona pianeggiante ad ovest ed una zona relativamente pianeggiante ad est. La parte centrale, che corrisponde a Monte dei Pini e Gropada (per fare citazione di luoghi circostanti) si sviluppa in senso altimetrico con accentuati dislivelli.

La parte occidentale comprende circa 500 ettari: 450 la parte centrale e circa 350 la parte orientale. Un successivo profilo, da est ad ovest, spostato di 700 metri, offre un andamento più livellato, e con il terzo profilo siamo già al confine estremo meridionale di questa fascia, dove sull'orlo inferiore troviamo cinque-sei villaggi e la strada provinciale.

Dopo aver esaminato i profili longitudinali, lunghi sette chilometri, vediamo ora le sezioni trasversali, dal confine, che rappresenta il bordo superiore, alla strada che rappresenta il bordo inferiore. Ci accorgiamo che la zona è negativa dal punto di vista geometrico ed altimetrico. Le prime tre-quattro sezioni, verso occidente, presentano doline in elevato numero, mentre altre sono visibili nella parte centrale ed in quella orientale.

Il professor Mosetti ci ha già esposto i problemi del sottosuolo; esaminiamo ora la situazione in superficie. Il territorio in esame, almeno da quanto appare dalle tavolette IGM al 25.000, presenta quasi 350-400 doline, (non grotte) questo vuol dire che su 1000-1200 ettari abbiamo 400 doline (una dolina ogni tre ettari).

Le doline, rappresentate nella tavoletta IGM, sono di una certa entità, poichè le piccole buche ed i piccoli sfondamenti non sono rappresentabili nelle tavolette militari. Nel caso quindi di utilizzazione di questa superficie, si presenterebbe il problema di riempire le doline per una profondità di 10-15 metri e per un diametro di 50-60 metri. Connessi allo spianamento ed al riempimento si avrebbero comunque problemi di fondazione di notevole difficoltà. Installare una certa fab-

brica od una struttura qualunque in sito stabile sopra un riempimento, richiederebbe l'uso di pali, fatto di certo curioso nel Carso.

Nell'affermare questo, non dimentico di aver fatto parte, 10 anni fa, di una commissione che aveva l'incarico di cercare un'adeguata ubicazione alla « Grandi Motori Trieste ». Si richiedevano, nella provincia di Trieste, 50 ettari per il primo impianto e 100 ettari per i futuri ampliamenti. Per questa ubicazione erano stati individuati due siti nel Carso: una prima zona al di fuori della fascia che a noi interessa, verso Prosecco; e una seconda a Trebiciano, cioè nella citata parte occidentale, meno tormentata e più pianeggiante della zona in questione. Quest'ultima zona fu indicata in un primo momento per l'insediamento della fabbrica, ma successivamente, in seguito a calcoli e valutazioni di spesa per movimenti di terra e per riempimenti di grotte, la scelta del sito di Trebiciano cadde. Notevoli, infatti, erano i pericoli derivanti dal tipo di sottosuolo, i cui oneri di saturazione (con iniezione di malta) per costituire riempimenti portanti di due metri - due metri e mezzo di spessore, erano assai rilevanti. L'impianto fu perciò localizzato a Bagnoli, cioè non sul Carso.

Questo tipo di ricerca di aree a vocazione industriale nel territorio carsico era già stato fatto a suo tempo con risultati negativi sotto il profilo delle onerosità d'impianto.

Ora, per quanto riguarda la zona franca a cavallo del confine, ci troviamo di fronte ad un problema molto simile. Si potrebbe dire che gli insediamenti non saranno tutti pari alla Grandi Motori, però la verità è che anche se la Grandi Motori aveva speciali esigenze di portanza e di stabilità, ovviamente i problemi che ha adombrato il professor Mosetti restano egualmente validi. Devo perciò dire che, a voler studiare bene e a voler anche documentarsi bene, si possono rintracciare utili elementi di un passato abbastanza recente che hanno portato allo studio e alla determinazione di certe scelte.

Chiuso quest'argomento, desidero parlare delle ubicazioni possibili a cui il professor Mosetti ha già accennato. È certo che da un punto di vista di pura ingegneria generale, un'area produttiva (non chiamiamola indu-

striale ma chiamiamola soltanto area di insediamenti produttivi, anche se il fattore industria potrà eventualmente esservi presente), almeno come risulta dalle dichiarazioni correnti, deve essere facilmente accessibile dal lato mare e dal lato terra; essa quindi deve trovarsi o lungo arterie di via d'acqua o su autostrade, su ferrovie, su nodi di traffico e deve svilupparsi su terreni pianeggianti, dove i costi di insediamento non siano eccessivamente elevati. Tale area deve essere su terreni in cui vi sia disponibilità di acqua, disponibilità di servizi generali facilmente allacciabili e non deve avere dislivelli per non rendere i trasporti eccessivamente complicati ed onerosi. La zona indicata, invece, si trova a quota 400, mentre il mare è a quota zero, e la sua ubicazione non risponde ai citati requisiti fondamentali. Se si vuole, tutto si può fare a questo mondo perchè la tecnica è capace di farci andare anche sulla luna, ma ovviamente bisogna considerare le cose da un punto di vista economicamente valido, e questa zona da questo punto di vista purtroppo non ha i requisiti necessari: non ha acquedotto, non ha elettrodotto, non ha servizi generali, bisogna portarvi le strade, le ferrovie e le fognature e si deve superare il dislivello di 400 metri, a causa del quale l'accesso delle materie prime dal mare dovrà subire rotture di carico. Ma quando si fa la critica ad una soluzione bisogna per lo meno sforzarsi di presentare qualche alternativa, anche se il problema non è semplice. Il professor Mosetti ha accennato ad alcune possibili soluzioni una più valida, una meno valida, una non facile da inquadrare, una lontana, una vicina, tutte da studiare. Per conto mio (la mia è una opinione personale che rispecchia anche quella degli amici e delle persone con cui ho parlato), mi sono portato indietro nella storia: Trieste è una città sorta sul mare, tutta la parte centrale è ottenuta su vecchie saline, tutta la parte costiera, cosiddetta della marina, è ricavata sul mare. Il punto franco vecchio, fatto circa cento anni fa, nel 1860-70, è ricavato sul mare, il punto franco nuovo, iniziato nel 1900, è ricavato ugualmente sul mare e se andiamo a vedere i progetti austriaci del 1905 vediamo che in essi si prevedevano non 7 moli ma 11 o 12

con un'estensione verso sud-est, cioè in direzione del cosiddetto Vallone di Muggia, con l'interramento dell'insenatura che penetra verso l'interno. Oggi la Zona industriale di Zaule e le famose Noghère, di cui si è parlato un momento fa, si trovano in una zona relativamente pianeggiante che è stata bonificata. Ora, riprendendo le idee vecchie, quelle dei nostri nonni, vediamo che allora si era pensato che il porto di Trieste potesse estendersi per alcuni chilometri, invadendo il mare per una larghezza di uno o due chilometri, ricavando così parecchie centinaia di ettari di terreno. Non so entro che limiti questa visione portuale sia oggi ancora valida; per soddisfare un certo movimento di sbarco e di imbarco, oggi, con mezzi tecnici più moderni, la resa per metro lineare di banchina è molto diversa; perciò se una volta si pensava, per esempio, a 30 chilometri di banchina oggi può darsi che, con una buona utilizzazione ne bastino molti di meno e che un certo numero di chilometri di banchina possa essere destinato ad usi industriali. Senza andare nei dettagli, il concetto dell'interramento del mare potrebbe essere abbastanza valido. Anche se esso potrà avere certi risvolti negativi (infatti niente è assolutamente positivo e niente è assolutamente negativo) a mio modo di vedere esso, l'interramento, risponde molto di più e meglio, agli effetti tecnici e agli effetti strutturali, che non altre ubicazioni. Secondo il contenuto degli accordi dovrebbe esserci un contatto tra la zona jugoslava e la zona italiana. Io ho sempre vissuto a Trieste e conosco anche l'Istria e quindi posso dire che dalla parte opposta del nostro versante, al di là del crinale che costituisce il confine, può essere considerata la zona cosiddetta di Ancarano-Villa Decani che è a nord di Capodistria e che può venire ampliata con un analogo ricavo dal mare, senza pretendere che si spacchino montagne o si distruggano paesi. Insomma, posso dire che a me sembra che una sistemazione di questo tipo, ispirata da questi concetti, sia possibile. Mi sembra poi possibile, attraverso due gallerie, una stradale e una ferroviaria, realizzare facilmente il collegamento delle due zone, con andamento da nord a sud. Le due zone, italiana e jugoslava, non sarebbero a

3^a COMMISSIONE2° RESOCONTO STEN. (2² febbraio 1977)

contatto diretto, ma attraverso un collegamento valido in galleria si annullerebbe la separazione territoriale ammontante a 1500, 2000 metri e tutta la fascia insediata superiore potrebbe restare indenne non toccata, non manomessa. La zona jugoslava sarebbe a ridosso di Capodistria come quella italiana prossima a Trieste, insomma si realizzerebbe una specie di continuo urbano tra Trieste e Capodistria, con una sistemazione lineare, tipica delle città a costa alta. Una simile strutturazione urbana avrebbe una certa sua conformazione da non disprezzare con vantaggi anche nei collegamenti interni. Mi pare che questa soluzione collimerebbe con quanto ha detto il professor Mosetti.

Per ciò che riguarda la zona del Vipacco, anche proposta dal professor Mosetti, mi pare che sussistano tutti i requisiti tecnici generali di cui ho già fatto cenno; mancherebbe soltanto la diretta accessibilità dal mare, però su nove elementi positivi potremmo anche dire che un elemento non positivo può essere facilmente riassorbito. Il terreno della zona del Vipacco è pianeggiante e le possibilità di accessi stradali e ferroviari potrebbero sussistere.

V A L O R I . Desidero rivolgere una domanda molto semplice, anche perchè certamente non posso entrare nel merito di questioni che non credo possano riguardare la competenza della nostra Commissione, quale la valutazione sul carattere dei terreni. Distinguo due argomenti: esiste una differenza tra la città di Trieste e la parte jugoslava e questo è un argomento che mi riesce chiaro; non altrettanto chiaro mi riesce l'argomento per cui qui si fanno presenti difficoltà — per una zona, divisa da una linea di confine, ma omogenea — che non esistono nel territorio jugoslavo. Questo è il contenuto della mia domanda ed ancora aggiungo, domanda dentro la domanda: se a voi risulta che queste difficoltà esistono, come mai e perchè da parte dei tecnici jugoslavi non sono state mai sollevate? Questo territorio è stato scelto di comune accordo e quindi l'obiezione che mi viene spontanea è che, qualunque zona si vada a scegliere, esisteranno sempre problemi, una volta invocati da una parte, una volta invo-

cati dall'altra. Vorrei sapere, dal momento che l'area è estremamente ristretta e si tratta di una zona abbastanza piccola, se vi sono grandi differenze e se, da parte jugoslava, esistono attuali difficoltà di questa natura, non sotto l'aspetto delle possibili conseguenze derivanti dall'industrializzazione della zona, ma sotto l'aspetto — che ci è stato descritto con termini specialistici — dell'impossibilità di costruire e di edificare.

M O S E T T I . Dal punto di vista costruttivo le difficoltà sono le medesime, così come dal punto di vista ecologico. Non esistono invece perplessità per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico ed idrico. La zona segnata in rosso sulla cartina che mostro alla Commissione si trova a monte di Trieste e, rispetto a questa città, ha un'area quasi uguale a quella urbana; c'è da aggiungere che essa si trova a monte rispetto alla bora.

V A L O R I . Questa parte mi è chiara, professor Mosetti; io domandavo notizie per quanto attiene le caratteristiche del suolo.

M O S E T T I . Per queste le difficoltà sono le medesime! Io penso che gli jugoslavi abbiano operato questa scelta innanzitutto perchè la zona è vicina al confine ed è servita da ferrovia, ed anche perchè quella zona, dalla parte jugoslava, è una delle più pianeggianti del Carso. Cioè, mentre dalla parte nostra abbiamo dei corrugamenti (rilevabili dalla stessa cartina a disposizione della Commissione) proprio al di là del confine, dalla parte jugoslava il terreno diventa prevalentemente pianeggiante. Non che alla Jugoslavia manchino nel Carso altri terreni pianeggianti, in quanto al di là di Sesana, sino vicino a Postumia, ve ne sono; però, ripeto, vicino al confine, il terreno prescelto è uno dei pochi quasi pianeggianti, se si esclude la zona già citata di Doberdò oppure quella di Gorizia.

A R T I E R I . Nell'ipotesi, qui prospettata, di una soluzione « a mare » del problema, vorrei sapere se le attuali possibilità della nostra tecnologia e le nostre possibilità finanziarie sono adeguate rispetto alla realiz-

3^a COMMISSIONE2° RESOCONTO STEN. (2² febbraio 1977)

zazione di un'area di 25 chilometri quadrati di superficie. Mi domando cioè se non si tratti di un lavoro troppo imponente e tale, comunque, da far nascere seri dubbi sulla sua concreta realizzazione.

Mi scuso per la mia incompetenza in materia ma, ad esempio, vorrei sapere se — nel mondo — sono stati già realizzati consimili lavori di riempimento di zone di mare così vaste.

P E L L I S. Abbiamo già un'esperienza diretta in questa materia per quanto riguarda alcune nostre città, nonchè per quanto concerne la fascia di Trieste ricavata a mare, di cui alla cartina, su fondali dell'ordine dei 15-18 metri (molo 5°, 6° e 7°).

Per la zona che ci interessa ci troveremo di fronte agli stessi fondali in quanto il golfo ha una profondità costante e, anzi, proprio in quest'area il fondale dovrebbe essere di 10-12 metri.

C'è da dire che tutto il nuovo porto di Voltri (Genova) sarà ricavato dal mare come, del resto, è già avvenuto per l'aeroporto di Genova; ma, se guardiamo alle città del Nord Europa, gli esempi sono molteplici. Cito Rotterdam, ad esempio. In Olanda il sistema adottato è quello di scavare canali e di formare, alla fine, i cosiddetti porticanale. Con tutto il materiale di risulta vengono spesso formate delle isole e delle nuove lingue di terra utili per insediamenti portuali od industriali. Due anni fa sono stato a Rotterdam, mi sono meravigliato di una nuova area che era sorta sul mare e della quale non mi ricordavo; ho chiesto notizie e mi è stato detto che quello era il risultato di tutto il materiale di scavo che, in quei due anni, era stato lì depositato e che aveva formato una zona di 15-20 chilometri quadrati. Molti altri porti del Mare del Nord sono stati ricavati seguendo questo criterio: Anversa, Amburgo e tanti altri dove ci sono intere zone ricavate al mare con il materiale di scavo dei canali.

Non si tratta dunque di un'idea nuova e ricordo che, quando si è scavato il canale di accesso per le grandi petroliere da 250.000 tonnellate al *terminal* dell'oleodotto transalpino della SIOT, qualcuno disse perchè ab-

biamo disperso nel golfo tutto il materiale di risulta? Non potevamo utilizzarlo per ampliare la zona industriale? Evidentemente, quando si offrirà nuovamente l'occasione per approfondire o allargare quel canale, si dovrà tener conto di questa possibilità.

A R T I E R I. Non sono dunque opere troppo difficili.

P E L L I S. Evidentemente, se invece di considerare un ettaro se ne considerano 1.000, ad esempio, anche i problemi si moltiplicano ma, ripeto, si tratta sempre di opere realizzabili.

Vi è poi un dato da considerare: l'impianto per questo riempimento avverrebbe su un terreno conosciuto, su un fondo che, come illustrato anche da una pubblicazione del professor Mosetti (che si basa su trivellazioni già effettuate), non è costituito da terreno carsico; non vi sarebbe dunque il pericolo di alcun sprofondamento, così come avverrebbe nel Carso che è, sotto questo punto di vista, infido. Io ho costruito in quella zona e devo ammettere di essermi trovato di fronte a problemi strani in quanto, magari all'improvviso, si gettava un sassolino e non si riusciva a capire dove andasse a finire! Il Carso è pieno di caverne.

B A R B I. Vorrei fare due domande, la prima delle quali è la seguente.

Io ritengo assai difficile, per motivi politici, la realizzazione di questa ipotesi legata al territorio di Zaule, Valle del Noghero, Capo d'Istria (per quello che mi consta, infatti, tale ipotesi, avanzata da parte italiana, è stata respinta, proprio per motivi politici, da parte jugoslava) e mi pare anche lontana la soluzione relativa alla zona del Tarvisio; non ho invece sentito fare alcun accenno alla questione del Vipaco che a me sembrerebbe la più realistica alternativa per quanto riguarda la creazione di una zona franca sul Carso. Ci sono forse difficoltà, per quanto concerne il Vipaco?

M O S E T T I. La mia esposizione è stata molto generale e mi sono limitato a dire quali zone erano più o meno permeabili. Ho se-

gnalato tuttavia al Presidente una mia pubblicazione sulla zona, che è perfettamente nota e studiata sia per la parte italiana che per quella jugoslava; si tratta di una ricerca che è stata fatta in collaborazione internazionale, eseguendo anche perforazioni e rilievi.

Io non ho molto insistito su questo punto in quanto, in questa fase, noi abbiamo prospettato soltanto delle ipotesi, ma se la Commissione desidera maggiori ragguagli io posso sempre darli.

B A R B I . La superficie da voi considerata sarebbe sufficiente?

M O S E T T I . La superficie non manca; ci sarebbero da fare alcuni lavori di sbancamento ma non eccessivi in quanto la massima differenza di quota per la zona considerata è di 50 metri mentre, nel Carso, si arriverebbe a differenze di 100-120 metri.

Il terreno è facilmente sbancabile con mezzi meccanici, mentre sul Carso bisognerebbe lavorare con le mine, per cui anche i costi aumenterebbero. Naturalmente, si potrebbe anche pensare di sbancare una parte di questi colli depositando i materiali di risulta sopra la parte permeabile per impermeabilizzarla. Ciò che non è impermeabilizzabile sul Carso lo è invece in altre zone; basta mettere sul terreno alluvionale un poco di argilla, in modo da intasare i 2-3 metri più superficiali ed il risultato è raggiunto, ottenendo una zona pianeggiante. Nella relazione che ho presentato ho calcolato che risulterebbero 20 chilometri quadrati estensibili verso la Jugoslavia, o anche verso l'Italia, in quanto si può arrivare all'Isonzo ed anche oltre.

B A R B I . Seconda domanda. Alla proposta di costruire stabilimenti industriali nella zona carsica ed alle relative difficoltà che si sollevano ho sentito rispondere che esistono già alcuni impianti industriali nel Carso e che, comunque, in quella zona c'è l'impianto della rete ferroviaria che dà luogo a sollecitazioni continue, violente e pesanti a carico del terreno. Si dice che una locomotiva con un carico di vagoni è pesante, ed anche di più, di uno stabilimento industriale e così via.

Ebbene, hanno consistenza queste osservazioni, oppure no?

M O S E T T I . Mi pare che intorno a tale questione siano sorti degli equivoci; in una risposta data dall'onorevole Natali a non so quale interrogazione è stato detto che il Carso può ospitare industrie, in quanto la società « Grandi Motori » di S. Donnigo sta sul Carso. Non è vero! La « Grandi Motori » di S. Donnigo sorge su un terreno alluvionale che è perfettamente uguale a quello di Gorizia. Il terreno di Valle del Noghere, a sua volta, è un po' diverso nel senso che è più ricco di argilla ma, nella sostanza, le condizioni sono analoghe; ripeto, la « Grandi Motori » è situata in una zona che non è assolutamente da considerarsi carsica anche se si trova a 100 metri dal Carso, a ridosso del Carso. Questa industria è stata ubicata in quell'area dopo tutto un lavoro di cesello geografico e geologico proprio per evitare che sorgesse sul Carso; si è dunque trovato un terreno di buona portanza che, per l'appunto, è l'area prescelta.

Sul Carso, se si eccettua lo stabilimento di imbottigliamento della « Coca-Cola » costituito da una villetta che potrà essere grande 10 volte più di questa aula, non c'è niente altro!

B A R B I . Mi pare che ci sia anche una centrale elettrica!

M O S E T T I . Non si tratta di una centrale elettrica, ma di una centrale di trasformazione, anche questa piccolissima. Vi è poi una officina di carrozzeria che, certamente, non si può chiamare industria.

Il senatore Barbi ha detto che il traffico ferroviario potrebbe fornire un indice in relazione alle sollecitazioni sopportate dal terreno del Carso

B A R B I . Il traffico ferroviario viene portato come indice in relazione alla sopportabilità del terreno. Così si dice.

P E L L I S . Posso darle in merito delle risposte piuttosto precise in quanto ho lavorato per 30 anni nelle ferrovie. La locomotiva

più pesante che serve per il calcolo dei ponti pesa 13,7 tonnellate per metro lineare, che possiamo arrotondare a circa 15 tonnellate per fare un conto più agevole.

Pertanto, queste 15 tonnellate per metro lineare si scaricano su un rettangolo che ha un metro di lunghezza e circa 4 metri di larghezza al piano di regolamento, attraverso la diffusione del carico nella massicciata. Ora, quattro metri quadrati per 15 tonnellate significano un peso di quattro tonnellate scarse per metro quadrato, cioè un peso sopportabile da un tipo di terreno non dico paludoso ma, comunque, di scarsa portanza.

Le sollecitazioni che un treno dà sul piano di regolamento sono incrementabili poi dell'ordine del 10-20-30 per cento per le sollecitazioni dinamiche arrivando così a 0,5-0,6 chilogrammi per centimetro quadrato, cioè assai sotto al valore di 1 chilogrammo per centimetro quadrato.

Ora, io penso che qualsiasi struttura si faccia, anche per un fabbricato di modeste dimensioni, senza voler arrivare ad una industria, si debba tener conto del peso di 1 chilo per centimetro quadrato; quindi, il carico di una struttura industriale sul terreno di fondazione sarà senza dubbio superiore a quello che potrà essere indotto da un treno.

Ripeto, in questa materia posso essere molto preciso in quanto si tratta di problemi dei quali mi sono occupato a lungo.

Per quanto riguarda poi la prima osservazione fatta dal senatore Barbi, non volendo parlare della parte politica della questione, mi limiterò a dire che la soluzione da me indicata per il ricavo dal mare di questi 500 ettari è possibile. In definitiva, infatti, ritengo che il fabbisogno di area utilizzabile al cento per cento possa ridursi a 500 ettari. Quindi, i 500, 600 ettari si possono ricavare, non solo, ma si possono ricavare gradualmente, via via che ve ne sarà bisogno e si potranno integrare con la parte portuale. Importante è la possibilità di operare per fasi, mentre, invece, se si va sul Carso o si fa tutto fino all'ultimo chiodo per far funzionare il sistema oppure il sistema non funziona. Sul Carso, ripeto, occorre fare tutto; lì invece possiamo procedere per fasi, utiliz-

zando le infrastrutture esistenti, finchè servono, e poi integrandole.

P R E S I D E N T E . Mi pare che dopo questi ultimi chiarimenti, abbiamo avuto le informazioni che ci attendevamo dai rappresentanti di « Italia nostra » e degli Ordini professionali di Trieste e di questo li ringraziamo.

Avendo esaurito la fase dei tecnici, dei sindacalisti, dei rappresentanti degli industriali, dei commercianti, delle forze economiche di Trieste, la parte scientifica, diciamo così, passiamo, adesso, agli amministratori.

Abbiamo qui presenti il sindaco del comune di Trieste, ingegner Marcello Spaccini, e il sindaco del comune di Gorizia, signor Pasquale De Simone, che ascolteremo per conoscere cosa ritengono di dover comunicare alla Commissione affari esteri del Senato in questa indagine conoscitiva, presente il ministro degli esteri onorevole Forlani, il quale, molto attentamente, sta seguendo anche questa parte dei nostri lavori, di cui è relatore il senatore Sarti che ha introdotto ieri la discussione.

La parola al sindaco di Trieste, ingegner Spaccini.

S P A C C I N I . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, esprimo anzitutto il ringraziamento a nome dell'Amministrazione di Trieste e mio personale per questa audizione che ci consente di portare il nostro contributo pur modesto, ma che ritengo necessario, in questa vicenda. Mi sia consentita, signor Presidente, una considerazione personale: l'attesa qualche volta è utile; mi è servita a ripercorrere l'ampio spazio di vita vissuta dal 1943 ad oggi. Ho ricordato, infatti, che nel 1945 ho avuto occasione di percorrere gli ambulatori del Ministero degli esteri per incontrare tante volte De Gasperi per i problemi di Trieste. Oggi provo emozione, come sindaco della mia città, nel riferire al Senato italiano circa il pensiero, gli auspici, la volontà della mia città. Questo mi consente di valutare, con maggiore sincerità e profondità di quanto anche non si dica a parole, quella che è stata ed è, in questo momento importante delle

scelte nazionali, delle scelte per il futuro di Trieste, l'emozione che ha vissuto tanta parte di popolazione residente a Trieste, profuga dalle città dell'Istria.

Come sindaco della mia città, dimissionario, sì, ma a tutti gli effetti esponente ed espressione della volontà democratica del Consiglio comunale, eletto dalla città e libero nei suoi voti e nelle sue manifestazioni, io ritengo che sia mio dovere riferire quella che è stata ed è l'espressione di volontà manifestata dal Consiglio comunale nel corso di due sedute importanti: quella dell'8-9 ottobre 1975, in occasione dell'imminente firma del Trattato, in cui il Consiglio comunale ha espresso la sua precisa valutazione in ordine a questa importantissima fase della nostra storia, e la seconda, in data 19 novembre 1976, immediatamente a monte delle discussioni parlamentari per la ratifica del Trattato di Osimo. Ritengo che sia l'espressione più autentica della mia città, da riferire. Il Consiglio comunale, sia nella prima mozione e, soprattutto, a distanza di un anno, nella seconda mozione, ha così inteso riconfermare il giudizio globalmente positivo sul contenuto degli accordi; giudizio che si rifà ad una serie di considerazioni: l'importanza della definizione di confini certi e stabili; il contributo dato alla distensione internazionale, al rafforzamento delle relazioni improntate al reciproco rispetto ed alla collaborazione con i paesi vicini; l'importante fattore di rilancio che tutto questo deve poter assumere nei riguardi della posizione internazionale di Trieste, che a Trieste è congeniale perchè è motivo delle sue prospettive di sviluppo. Nello stesso tempo, però, ha riaffermato proprio in detta seconda mozione l'esigenza degli enti locali, degli organismi economici, delle forze politiche e sociali, che tutte le categorie produttive interessate della città siano rese pienamente e completamente partecipi, insieme agli organi della Regione, delle iniziative e delle decisioni inerenti alla migliore attuazione degli accordi.

In questo quadro, inoltre, è stato sottolineato, per quanto riguarda l'attuazione degli accordi, l'importanza che i finanziamenti connessi con il Trattato di ratifica compor-

tano per la realizzazione di quelle infrastrutture essenziali relative al collegamento di Trieste e del porto con il resto del Paese, e alle attività economiche conseguenti a questa attività, da potenziare e da rendere valide attraverso le nuove strutture.

È stato, inoltre, rilevato e sottolineato il significato e la importanza che la nuova zona franca avrà quale punto di congiunzione fra la Comunità economica europea, i Paesi dell'Est europeo e quelli del Terzo mondo verso i quali la città è stata sempre naturalmente orientata.

Richieste precise sono state poi rivolte per quanto riguarda la necessità di essere presenti in tutte le scelte relative agli insediamenti e alle tipologie industriali, affinché queste siano coerenti oltre che con l'ambiente, anche con la politica di sviluppo del Paese, complementari alle industrie operanti nella regione e funzionali allo sviluppo di attività indotte nella provincia.

È stato sottolineato, poi, come sia importante non pregiudicare in alcun modo l'equilibrio ecologico (ne riparlerò dopo) nè alterare le condizioni dell'ambiente carsico triestino, salvaguardando i peculiari interessi della popolazione slovena ivi residente, al fine di garantire l'integrità della minoranza nazionale slovena all'interno e nel territorio circostante la zona franca. A questo riguardo devono essere compiuti studi adeguati e tempestivi per verificare la scelta delle aree e individuare le modalità di acquisizione dei terreni nonché la collocazione, l'entità e la qualità degli insediamenti abitativi e dei relativi servizi. La mozione conclude affermando che le proposte e i progetti degli organi italo-jugoslavi previsti dagli accordi devono essere vagliati dagli enti locali, i quali dovranno essere protagonisti di ogni decisione in merito alle scelte urbanistiche, ai controlli contro l'inquinamento e alla tutela delle caratteristiche delle zone interessate. Una nota è stata apportata per quanto riguarda l'inaccettabilità della zona franca integrale considerata essenzialmente una zona di libero consumo che verrebbe a porre un confine doganale fra Trieste e il resto d'Italia e della Comunità europea; infine una nota si rivolge anche a tutti i cittadini invitandoli

a ritrovare l'unità e lo spirito di convergenza, di collaborazione nella prospettiva futura. Sempre nella mozione si richiama l'attenzione del Parlamento e del Governo sulla necessità che, dopo la ratifica, vengano prese idonee iniziative a favore del gruppo etnico italiano in Jugoslavia, per l'intensificazione degli scambi culturali e per la conservazione delle testimonianze connesse con la storia e la presenza italiana in Istria e si proceda ad una sollecita emanazione di idonei provvedimenti legislativi a norma dell'articolo 6 della Costituzione, per la tutela globale della minoranza slovena in Italia. Vorrei permettermi di richiamare l'attenzione della Commissione sia sul primo punto, per noi importantissimo, circa le idonee iniziative a favore della minoranza italiana ancora presente in Jugoslavia, sia sulla necessità di arrivare alla sollecita definizione di quei provvedimenti legislativi, che sono di sola competenza del Parlamento e del Governo italiani, per la piena attuazione dell'articolo 6 della Costituzione che diano finalmente i mezzi locali per poter provvedere alla tutela globale della minoranza slovena vivente nella zona. Infine, sempre a questo riguardo, si chiede di provvedere alla concessione di congrui indennizzi per i beni abbandonati, adeguandone la misura ai valori correnti. Nota finale è questa: i finanziamenti previsti dal Trattato siano destinati alla realizzazione di infrastrutture e impianti previsti per poter completare la zona, senza essere conglobati nella realizzazione di altre opere programmate o già finanziate, le quali, evidentemente, non devono sottrarre energie finanziarie a quanto sopra esposto.

Signor Presidente, questo è l'atteggiamento e la volontà politica del Consiglio comunale triestino. Volontà politica che così, nella semplice lettura delle frasi, può sembrare anche sterile, fredda. In sostanza, signor Presidente, signori senatori, posso dirvi questo, come dato fondamentale dell'incontro di oggi: la popolazione triestina, nella sua grande maggioranza, pur con la amarezza, profondamente sentita e alla quale mi sono richiamato precedentemente, di pesanti rinunce che d'altra parte la realtà di oggi rende ineluttabili, condivide la politica di pace del

nostro Stato e ritiene indispensabile, per la vita e lo sviluppo della città, un'accentuata collaborazione coi popoli vicini e valuta responsabilmente l'importanza che tali problemi rivestono nel più vasto panorama dei rapporti internazionali. Questa non è un'affermazione vuota: è l'espressione — me ne faccio interprete — della stragrande maggioranza della città di Trieste, la quale ha molto sofferto e ha subito momenti anche traumatici nel passato; ha avuto delusioni per tanti altri motivi, ma anche coscienza profonda che si tratta adesso di elementi che determinano il suo futuro. Con questa coscienza autentica della realtà storica e delle prospettive storiche, sia locali che nazionali ed internazionali, io non posso che confermare la consapevolezza, espressa dal Consiglio comunale, della necessità politica, per l'Italia, per i rapporti tra i due Paesi, per l'equilibrio europeo, di procedere alla ratifica degli accordi. Trieste, per parte sua, in un clima rinsaldato di pace e di collaborazione, intende polarizzare i suoi sforzi e i suoi impegni nella fase attuativa in modo consono ai propri interessi, ai propri connotati civili e culturali, alla propria potenzialità economica, alla propria vocazione europea. Questo è un punto per noi fondamentale, sul quale — come espressione legittima, autentica della volontà democratica espressa da larga maggioranza del consiglio comunale e quindi dalla larga maggioranza della popolazione di Trieste — ritengo mio dovere portare l'attenzione e la valutazione della Commissione esteri del Senato, in questo importante momento. Aggiungo, ancora, che consideriamo — noi, questa larga maggioranza della popolazione triestina — il trattato di Osimo come una sfida verso il passato e verso il futuro. La nostra posizione deve essere ora rivolta al futuro e non al passato; è questo futuro che costituisce la realizzazione autentica e l'autentica prospettiva che viene offerta a noi e ai rapporti fra l'Italia e la Jugoslavia come elemento di progresso nell'alto Adriatico e nel confine orientale d'Italia, per poter verificare una prospettiva autentica in cui una volontà non solo di pace, ma di autentica collaborazione in avanti può costituire la premessa fondamentale per l'interesse del-

l'Italia, dell'Europa, ed in particolare per l'interesse di Trieste. È in questo quadro e con questa visione, proiezione di direttrici, che Trieste, conclusa la ratifica del Trattato e quindi la parte più squisitamente diplomatica, intende essere protagonista della gestione e dell'attuazione degli accordi. Questo per noi è un punto irrinunciabile; essere protagonisti della gestione degli accordi non vuol dire pretendere che tutto passi per Trieste; pretendiamo, però, che nella serietà di risposta a quelli che sono gli impegni assunti, nella concretezza di queste risposte, la presenza di Trieste sia partecipe elemento di promozione, di decantazione, di qualificazioni. La realtà politica della città deve poter cooperare, attraverso tutte le strutture che vanno dalla Regione agli enti locali alle componenti economiche e sindacali; deve essere strumento attivo non solo di verifica, ma di stimolo; in tal senso va la responsabilità che noi tutti ci sentiamo di assumere. Quindi è necessaria una partecipazione costante ed incisiva di corresponsabilità degli enti, in modo particolare degli enti elettivi e delle autorità elettive, oltre di tutte le componenti sociali, e soprattutto di quelle scientifiche.

È la realizzazione di un importante disegno di collaborazione tra due paesi, che per la sua assoluta novità, per la sua originalità, si colloca come dicevo in modo quasi provocatorio; è un elemento da vivere con la certezza di volerlo realizzare e non posso non sottolineare, come triestino, le affermazioni che sono state rese nello stesso accordo, che indicano, tra l'altro, questa volontà comune tra due nazioni di una collaborazione insolita, di una struttura che significa volontà di costruire in comune un rapporto nuovo. Significato che emerge anche nella valutazione che il Governo ha inteso dare a questo elemento di sostegno, di rilancio e di prospettiva per la città di Trieste. Elemento che non può e non deve essere sottovalutato. La nostra è una città, che come è stato autorevolmente già esposto dall'onorevole Natali nella sua relazione, si trova in condizioni veramente difficili, sia sotto il profilo demografico ed economico, sia come prospettive di sviluppo. Quindi è una realtà della quale dobbiamo tutti essere partecipi e presenti,

non in modo formale, ma in modo sostanziale.

Onorevole Presidente, poichè il sindaco di una città è anche espressione di tutte le componenti della città stessa, rimetto all'attenzione della Commissione esteri del Senato anche le mozioni, presentate da altri gruppi nelle due sedute consiliari, votate e respinte: una mozione presentata dal gruppo Movimento sociale italiano-Destra nazionale, una mozione presentata dal consigliere Marchesi del Movimento indipendentista triestino, una mozione del gruppo liberale. Inoltre è stata presentata una mozione del consigliere Giuricin del gruppo Socialisti autonomi, che in modo particolare chiede l'attuazione da parte del Governo italiano della zona franca integrata. Ritengo mio dovere consegnarle alla Presidenza.

Sempre in questo quadro di obiettività, signor Presidente, onorevoli senatori, non posso sottacere che esiste anche in questo momento nella mia città una componente di notevole disagio, in una parte certo non irrilevante della popolazione; mi riferisco alla raccolta delle 65 mila firme per l'attuazione della zona franca integrata. La valutazione delle componenti che si ritrovano in questo elemento di diversificazione nell'ambito della popolazione triestina, ci porterebbe molto lontano; per motivi di serenità, quindi, e di valutazione corretta vorrei soltanto dire che di questa componente è doveroso rilevare lo stato di scontento, di amarezza, direi di sfiducia verso le forze democratiche, verso il Governo italiano, dovuto in parte ad antiche componenti della città, ma soprattutto dovuto alle vicende dei trascorsi decenni in cui i programmi, le proposte, le decisioni, assunte dal Governo italiano, sono state in parte vanificate da ritardi, alcune volte incomprensibili e macroscopici. Cito ad esempio il ritardo nella costruzione della galleria di circonvallazione ferroviaria iniziata nel 1958, e che dopo quasi 20 anni è ancora abbinata di almeno due anni di lavoro per essere compiuta; i ritardi del molo settimo, i ritardi per la ripresa auspicabile della costruzione del bacino di carenaggio; una serie di circostanze, fatti ed elementi che indubbiamente hanno portato molti triestini

a non avere più la completa fiducia in quello che veniva loro promesso dal Governo e dalle forze che lo compongono.

Questo è un elemento che possiamo onestamente riconoscere, elemento che peraltro non deve portarci fuori strada, ma semmai richiamarci all'impegno, alla serietà e alla partecipazione che dobbiamo dare, affinché quello che viene promesso venga realizzato e consenta di raggiungere esattamente le finalità che vogliamo e dobbiamo conseguire.

La mia è stata, ritengo, una valutazione attenta ed esatta della realtà della vita triestina e dell'impegno di sfida — lo dico chiaramente — che gran parte della città raccoglie su suggerimento valido delle proposte coraggiose presentate. Proposte che vengono recepite dalla parte più autentica della città, che comprende le categorie impegnate, a cominciare dai giovani che sentono in modo diverso la necessità di condurre la loro esistenza, in una città che ha costruito in lunghi anni di difficoltà, risalendo la china e andando molte volte contro il Governo, un tipo nuovo di rapporto all'interno, e che ha fornito al Governo gli elementi per una politica di collaborazione e di pacificazione.

Questa città intende costruire il suo futuro nella fiducia aperta verso il Governo, verso le forze democratiche, in una collaborazione che richiamerà a sé molti cittadini oggi amareggiati, avviliti, sfiduciati, che ritroveranno, nella volontà di costruire il futuro, quel volto dell'Italia che molte volte è parso smarrirsi.

Penso di aver detto, pur se in modo incompleto, i motivi profondi di una situazione indubbiamente difficile e tormentata, della quale in questo momento portiamo tutti la responsabilità.

DE SIMONE. Gorizia entra nell'accordo di Osimo in maniera più pacata rispetto a Trieste, ma con delle aspettative molto importanti. Il nostro consiglio comunale, dopo la pubblicazione dell'accordo, ha votato un ordine del giorno concernente valutazioni storiche, e una conclusione politica positiva sulle linee fondamentali dell'accordo stesso. Prima di intervenire a questa consultazione ho avuto una riunione con i capi

gruppo, da cui sono scaturiti i problemi della città di Gorizia. Gorizia è una piccola città che non ha i complessi problemi di Trieste, ma ha i problemi relativi ad una città di confine, che vive sul confine e del confine.

Dopo il trattato di pace ed un periodo travagliato di rapporti, nel 1954 Gorizia ha aperto una politica di collaborazione con le popolazioni confinanti, e con la vicina Nova Gorica slovena, che costituisce ormai, nel tessuto sociale ed economico, un'unica realtà con la Gorizia italiana, storica e tradizionale. Gorizia ha risentito dei problemi connessi ad un contenzioso confinario, che il trattato di pace non aveva risolto; questo accordo quindi pone in premessa prospettive di soluzione per quelle piccole rettifiche di frontiera, che in tutti questi anni non si sono potute risolvere.

È previsto nell'accordo, ed anche nelle assicurazioni del Ministro degli esteri, che si debba passare alla seconda fase, quindi alla definizione del contenzioso confinario che può apparire di piccola entità ma che provoca turbamenti nella soluzione di problemi di vitale importanza per Gorizia. La città ha un suo ruolo di scambi, di traffici con il suo retroterra ed oggi è alla ricerca di una sua funzione per sviluppare la quale ha bisogno di strutture che sono indispensabili. Tutti gli accordi a livello locale non hanno potuto trovare una concretizzazione pratica mancando la definizione dei problemi di rettificazione confinaria. La nostra città e la città vicina hanno programmato un nuovo valico confinario, una rete stradale per gli scambi commerciali ed altre realizzazioni che però si sono tutte fermate di fronte all'obiettivo difficoltà del confine non ancora definitivo. Due anni fa ci siamo trovati nella triste circostanza di dare in appalto opere che tendevano a realizzare le nuove strutture confinarie, per le quali l'accordo a livello locale e tecnico era già raggiunto, e di dover fermare i lavori perchè il confine, là dove la nuova stazione confinaria dovrà realizzarsi, non era e non è ancora quello ufficiale. La città, pertanto, ha vissuto e vive una pesante situazione di disagio e vede vanificare le sue progettazioni, le sue volontà coincidenti con l'altra parte, con la quale opera

sempre in clima di collaborazione e di accordo, anche perchè mancano i finanziamenti. L'accordo di Osimo per Gorizia stabilisce l'apertura del nuovo valico confinario di S. Andrea nel punto di confluenza delle due città; riconosce la necessità di una rete viaria più celere; riconosce anche che l'apertura di un valico tra le due città è di un certo rilievo per la vita locale, valico che sia inserito sull'asse di un immediato contatto tra Gorizia e Nova Gorica; riconosce come necessaria la realizzazione di un bacino d'acqua e di un impianto idroelettrico che servirà molto alla parte jugoslava ma avrà anche per noi determinati riflessi positivi; riconosce, per concludere, la necessità di collaborazione lungo il confine, che per Gorizia è particolarmente importante. Il Consiglio comunale, ma anche tutta la cittadinanza, è concorde sulla necessità di sbloccare una situazione che altrimenti rappresenterebbe il perpetuarsi di una troppo pesante realtà. Gorizia è una città di confine, i cui problemi non hanno avuto molta eco nella opinione nazionale, ma su cui dal 1947 pesa una situazione difficile e per la quale, pertanto, il nuovo confine rappresenta una prospettiva per il futuro. Ripeto, in questi accordi la città vede la possibilità di sbloccare la remora di molti anni e quindi la possibilità di essere reinserita non solo nella rete di scambi con la popolazione vicina per recuperare una posizione che le è sempre stata propria, ma anche per vincere quella emarginazione che la città sente verso il territorio nazionale. Riteniamo che, rotto questo diaframma, si potranno realizzare le soluzioni di quei problemi che oggi vedono la città in una posizione difficile; ad esempio la rete viaria di collegamento con Udine è difficoltosa; inoltre anche i rapporti con le vicine città del Friuli e della Venezia Giulia non trovano la necessaria snellezza di traffico. Riteniamo che, impostate queste realizzazioni di notevole rilievo, la città sentirà lo stimolo per superare quella remora del sentirsi emarginata rispetto al contesto non solo internazionale, ma anche nazionale. Mi faccio portavoce del Consiglio comunale e dell'opinione pubblica cittadina che sottolineano con vivacità questa esigenza; al di

là del giudizio storico e politico, vi è unanimità di opinione nel ritenere che attualmente la città non troverebbe altra prospettiva per poter guardare al futuro con ragionevoli probabilità di garantirsi un avvenire autonomo, economicamente ma anche socialmente e culturalmente aperto a prospettive positive. L'opinione pubblica goriziana attende da questi accordi la rottura di una situazione di immobilità e di rigidità che ha fermato per tanti anni iniziative importanti che ora vorrebbe vedere attuate e portate a compimento. Consegno alla Commissione l'ordine del giorno votato dal Consiglio comunale di Gorizia nella seduta del 17 novembre 1975 ed alcuni appunti che esplicano i punti fondamentali dell'intervento che ho inteso svolgere con parole semplici.

PRESIDENTE. Ringrazio i sindaci di Trieste e di Gorizia che hanno svolto interessanti argomenti. Al termine di questi due interventi possiamo dire che, per quanto riguarda i problemi relativi agli accordi di Osimo, abbiamo svolto un notevole lavoro, stamane, ascoltando i rappresentanti del Comitato per la zona franca integrale a Trieste e nella sua provincia, i rappresentanti della Federazione della CGIL-CISL-UIL e della Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura di Trieste, ed oggi pomeriggio i rappresentanti dell'Associazione nazionale « Italia nostra ». Il lavoro è stato utile soprattutto per le implicazioni di ordine geologico, e non politico, perchè mi pare che dal punto di vista politico tutti si siano mostrati d'accordo. Se vi sono osservazioni, difficoltà, diffidenze o contrarietà, queste si riferiscono a motivi diversi da quelli di carattere politico.

Mentre lei parlava, signor sindaco Spaccini, preparavo due domande: ad una ha già risposto. Le autorità responsabili dell'amministrazione della città di Trieste condividono sotto tutti i punti di vista, pur con i malesseri che tutti sentono, quanto è stato fatto dal Governo firmando gli accordi di Osimo. Vi è stata però una reazione popolare — che non possiamo negare — da parte dei Triestini concernente le 65.000 firme che hanno portato alla presentazione della proposta

3^a COMMISSIONE2° RESOCONTO STEN. (2² febbraio 1977)

di istituzione della zona franca integrale. Mi pare che il sindaco di Trieste abbia detto, nel suo intervento, che le ragioni di questa iniziativa vanno ricercate più nello stato d'animo della popolazione stessa che in altri fattori.

Da parte dei rappresentanti di « Italia Nostra » intervenuti oggi al nostro dibattito, e soprattutto da parte del professor Mosetti, sono state enunciate molte perplessità in merito alle conseguenze che potrebbe avere la istituzione della zona franca nel Carso. Pertanto, avendo tutti noi ben presenti questi due motivi di riflessione, non sarebbe forse male che l'ingegner Spaccini volesse ritornare sull'argomento per informare la Commissione — soprattutto per quanto riguarda queste possibili ripercussioni di carattere ecologico — se le autorità locali condividono le perplessità espresse dai rappresentanti di « Italia Nostra » o se, invece, ritengono che le difficoltà possano essere superate.

S P A C C I N I. Signor Presidente, mi permetta di ringraziarla perchè, mentre il collega sindaco di Gorizia svolgeva il proprio intervento, mi sono reso conto che — avendo io parlato « a braccio », ed essendomi, forse, fatto un po' trascinare dal *pathos* del momento — avevo tralasciato di intervenire in merito ad importanti problemi che ora ella mi offre l'occasione di chiarire.

Per quanto concerne la questione delle 65.000 firme e la posizione delle autorità locali, devo dire, come del resto già accennato, che è veramente difficile poter verificare, individuare le varie componenti di una parte pur così notevole della cittadinanza. Si tratta di componenti, infatti, che sono tra loro non solo non omogenee ma, addirittura, contrastanti e contraddittorie; in questo gruppo di cittadini abbiamo presenze dell'estrema destra, presenze radicali, presenze indipendentiste.

Le 65.000 firme provengono dunque dalle più varie estrazioni ed io direi che mi sembra onesto e riguardoso nei confronti di tanta parte della cittadinanza — che in piena buona fede è stata portata ad esprimere la propria posizione seguendo una indicazione

di taglio economico, tipo « Paese di Bengodi » —, precisare e ricordare che Trieste è una città che, da sempre, vive con la preoccupazione del proprio futuro economico. Si tratta di una città nella quale si sono susseguite vicende anche amare per le difficoltà incontrate nel settore della riconversione industriale, per le difficoltà connesse alla chiusura dei cantieri. Abbiamo infatti voluto una città viva, che non fosse assistita, ma non si può dimenticare che si tratta, allo stesso tempo, di una città in cui la presenza dei pensionati è estremamente elevata. Su 270 mila abitanti, infatti, abbiamo 100.000 pensionati, una categoria di persone che non ha prospettive: come si può pensare di creare una zona di libero consumo nella quale sia possibile per tutti vivere bene, possibilmente senza pagare le tasse, e il tutto alle spalle di qualcuno che paga!

Chiedo scusa alla Commissione per questo tipo di espressioni, ma è indubbio che intorno a queste impostazioni molte siano state le adesioni; si tratta di una formula sul cui merito non avrei voluto intrattenermi per non svilirmi, in quanto mi sembra quasi che, certe cose, si faccia male anche a dirle. Aggiungo a ciò che ci sono, d'altra parte, da considerare anche motivi autentici di pieno rispetto e di piena valutazione della situazione.

Non a caso, signor Presidente, ho fatto cenno — all'inizio del mio precedente intervento — a quello che è stato il riaprirsi di piaghe dolorose per tanta gente; tanta gente triestina ormai, ma istriana di origine, ha visto chiudersi definitivamente una porta sotto il sigillo della legittimità.

Bisogna dunque essere obiettivamente onesti nei confronti di tutta questa categoria di persone; l'equivoco intorno alla raccolta delle firme concerne l'istituzione della zona franca integrale ma la sostanza è che, sotto questo, molti hanno inteso cose diverse, ivi compreso l'atteggiamento « Passi da me questo amaro calice! », l'« amaro calice » della accettazione, della rinuncia definitiva dell'Italia alle terre residue della « zona B ». Questo lo dobbiamo dire, se vogliamo essere onesti nei confronti di una larga parte di coloro i quali hanno firmato e che meritano la no-

stra comprensione. Tuttavia, rileviamo anche, signor Presidente, un fatto fondamentale: tutto l'accentrarsi del problema sulla parte economica dell'Accordo costituisce un ottimo « ombrello ». Mi sia permesso di dire questo con molta chiarezza perchè proprio criticando le eventuali difficoltà, le indubbe difficoltà di un accordo economico che ha il coraggio di lanciare, come dicevo prima, una sfida, è molto facile far rientrare, sotto questo « ombrello », la realtà del rigetto del Trattato del quale nessuno ha parlato.

Tutti gli intervenuti in questa vicenda, tutti sono d'accordo che il Trattato si debba firmare, ma tutti sono ugualmente abili nel cercare di non farlo firmare.

Allora, signor Presidente, alla sua domanda, che io reputo preziosa e della quale la ringrazio, noi rispondiamo in tal modo: ratifichiamo il Trattato, discutiamolo con implacabile decisione e precisione, facendo tutte le verifiche fino ad arrivare a determinare le eventuali alternative. In questa direzione voi troverete tutte le autorità di Trieste, a livello regionale e fino all'ultimo componente delle categorie che intendono partecipare a questa sfida, pronte e disponibili a dare non solo la propria adesione, ma il proprio contributo, ponendosi come protagonisti in questa vicenda.

Questo lo ha detto anche lei, onorevole ministro Forlani: ratifichiamo e poi verificiamo tutto nel senso, però, di non ritornare sulla trattativa relativa al trattato. Questo, infatti, non può essere possibile; se vogliamo essere ancora più onesti, i tentativi che conducono all'eliminazione definitiva della adozione del trattato, nel caso sortissero l'effetto desiderato, a che cosa porterebbero? Al deterioramento gravissimo — e forse irrecuperabile — dei rapporti Italia-Jugoslavia che ci riporterebbe ben indietro rispetto alla situazione attuale.

Questo, onorevoli senatori, sarebbe in netto contrasto — posso affermarlo con piena responsabilità — con i veri sentimenti della maggioranza della popolazione di Trieste; evidentemente, ci sono difficoltà ecologiche, problemi di interpretazione devono essere discussi e ridiscussi ma — sia ben chiaro —

non prendiamo a copertura « fasulla » (mi scuso per il termine, ma mi pare appropriato) tutto questo per dire che bisogna rinviare il trattato e che poi si vedrà il da farsi. No! A questa impostazione noi rispondiamo: no!

Piuttosto, ripeto, diciamo che esistono molte verifiche da fare, che sarà necessario suddividere la zona, studiare se esistono altre possibili collocazioni; ma noi crediamo anche che — nel nuovo rapporto di riconfermata volontà pacifica e di collaborazione tra i due Stati e nel ritrovato stato di amicizia riaffermato con la convalida degli accordi — sarà possibile trovare la comprensione necessaria per la soluzione di certi problemi che oggi si pongono.

Non cado, dunque, nell'errore di dire che i problemi non esistono, o che non sono rilevanti: l'inquinamento, le condizioni meteorologiche, i venti, le caratteristiche del Carso (che sempre abbiamo difeso come un valore prezioso), sono realtà delle quali dobbiamo tener conto per l'importanza che hanno. Tutto ciò, comunque, è sempre meno importante, in ordine di priorità, del conseguimento di uno stato di autentica pace, collaborazione e prospettiva di sviluppo per il futuro sia nazionale che internazionale nonché locale della nostra piccola, povera città.

P R E S I D E N T E. Poichè nessun altro domanda di parlare, rinnovo i nostri ringraziamenti ai sindaci di Trieste e di Gorizia e agli altri intervenuti per il notevolissimo apporto dato ai nostri lavori.

Ascoltiamo adesso il presidente della Giunta della regione Friuli-Venezia Giulia, dottor Antonio Comelli, ed il presidente del Consiglio regionale, dottor Arnaldo Pittoni, ai quali chiediamo di volerci esporre il punto di vista dei loro rispettivi organismi sui problemi connessi agli accordi di Osimo, le loro osservazioni ed i loro pareri.

P I T T O N I. Signor Presidente, onorevoli senatori, permettetemi innanzitutto, anche a nome del presidente della Giunta, di esprimere un vivo ringraziamento per l'invito rivoltoci a questa udienza conosci-

tiva sui problemi inerenti agli accordi di Osimo.

Il nostro doveroso compito — quali rappresentanti della popolazione del Friuli-Venezia Giulia, e quindi della Regione interessata direttamente al trattato — non può essere che quello di illustrare sinteticamente le posizioni emerse nel corso dei dibattiti sviluppatasi al Consiglio regionale nelle sedute del 7 ottobre 1975 e del 2 aprile, 6 maggio e 2 dicembre 1976. Dibattiti che si sono conclusi con la votazione di documenti i quali hanno trovato larghissima convergenza da parte di tutte le forze dell'area costituzionale e nei quali sono stati ribaditi più volte i giudizi positivi sulla parte politica del Trattato ed è stata puntualizzata con chiarezza la posizione della Regione sulla parte economica. Solo il MSI-DN ha espresso una contrarietà sia sulla parte politica che su quella economica del Trattato.

Questa come premessa per riaffermare una volontà politica ed una responsabilità precisa da parte delle forze politiche presenti in Consiglio regionale, che non può essere intaccata o contestata da alcune manifestazioni, anche importanti, di contrarietà, avutesi nella città di Trieste.

Il Consiglio regionale ha riaffermato più volte il giudizio positivo sulla parte politica del Trattato, prendendo atto che la storia va avanti, che non si ferma al passato, che pone prospettive di rinnovamento dei rapporti sociali, politici ed economici e che spetta alla Regione, agli enti locali, alla città di Trieste impegnarsi in un nuovo compito che è certamente difficile, ma anche, sotto molti aspetti, esaltante.

Ma poichè questa Commissione ha deciso di avviare la presente udienza conoscitiva, desidero qui richiamare il contenuto dell'ordine del giorno approvato a larghissima maggioranza dal Consiglio regionale nella seduta del 2 dicembre scorso e che prende in particolare considerazione gli aspetti economici del Trattato di Osimo.

Ricordo innanzitutto che in esso viene ribadito che tali accordi costituiscono validi strumenti per valorizzare ulteriormente la funzione europea del Friuli-Venezia Giulia, quale area di incontro e di dialogo tra civiltà

e popoli diversi, e che lo stanziamento previsto dal disegno di legge di ratifica dovrà far sì che l'attuazione degli accordi stessi sia finalizzata verso un deciso rilancio dell'attività portuale e dell'intera economia regionale.

Sono state poi fatte alcune valutazioni che si riferiscono esplicitamente alla zona franca industriale; oltre a sottolineare il rilievo che essa viene ad assumere sia per le prospettive di sviluppo di tutto il Friuli-Venezia Giulia, sia per gli impegni che comporta per la Regione e gli altri enti locali, il Consiglio regionale ha ribadito chiaramente che gli insediamenti di tipo umano e industriale, all'interno e nel territorio circostante la zona franca industriale, non dovranno in alcun modo pregiudicare i peculiari interessi della popolazione slovena ivi residente, al fine di garantire l'integrità della minoranza residente all'interno della zona prevista e nel territorio circostante, nè pregiudicare l'equilibrio ecologico, nè alterare le condizioni dell'ambiente carsico triestino.

Ciò vuol dire che, dopo la ratifica da parte del Senato, sarà necessario che la Regione, con gli altri organi interessati, concorra alla realizzazione di uno studio di fattibilità della zona industriale e che, sulla base delle indicazioni emerse, dovrà essere valutata la necessità di provvedimenti, da concordare con la Jugoslavia, atti ad evitare irreparabili danni sul piano ecologico.

Infine il Consiglio regionale, oltre a ribadire il giudizio favorevole sulla parte politica degli accordi, ha sottolineato l'esigenza che la realizzazione della zona franca industriale trovi un giusto collegamento con la pianificazione territoriale e la programmazione economica regionale, con particolare riguardo allo sviluppo industriale delle zone terremotate.

Concludendo, vorrei ricordare che il Consiglio regionale del Friuli-Venezia Giulia ha costituito una Commissione speciale per seguire con particolare attenzione l'attuazione degli accordi italo-jugoslavi e degli impegni da essi previsti e che la stessa Regione avrà un suo rappresentante nella Commissione interministeriale prevista dal Trattato.

Signor Presidente, onorevoli senatori, poichè la Commissione esteri ha ritenuto opportuno invitare all'udienza conoscitiva anche un membro del Comitato promotore per l'istituzione di una zona franca integrale a Trieste, consentitemi di esprimere alcuni giudizi sull'iniziativa e sulla rappresentatività del Comitato stesso, che vuole rappresentare — e, secondo me, del tutto infondatamente — la protesta di circa 65 mila triestini.

La protesta è molto imponente ed io non voglio certo sottovalutarla. Ma debbo dire che il Comitato solo recentemente, e dopo che altre forze politiche presenti anche in Parlamento avevano espresso posizioni contrarie, ha assecondato una campagna contro l'istituzione della zona industriale, non potendo però con questa tardiva adesione ad una iniziativa da altri portata avanti, rivendicare coerenza di comportamenti.

Ricorderò solo che molte dichiarazioni pubbliche del Comitato promotore, riportate con notevole evidenza dalla stampa quotidiana locale, sostenevano la complementarietà, o quantomeno la non concorrenzialità, tra l'istituzione di una zona franca integrale (ritengo inutile rammentare ai rappresentanti del Parlamento nazionale l'impossibilità di tale realizzazione, viste le direttive comunitarie) e quella di una zona industriale, senza che venissero sollevate perplessità di carattere ecologico, sociale od economico.

Questo va detto anche per inquadrare esattamente la portata della protesta triestina e il significato delle 65 mila firme, che non possono essere ricondotte ad una univoca dichiarazione di volontà.

I triestini che hanno firmato lo hanno fatto — a mio giudizio — per quattro ragioni fondamentali. La prima è la protesta contro la parte politica dell'Accordo di Osimo, contro quella che è stata definita « la cessione definitiva della Zona B alla Jugoslavia », rispondendo così all'appello iniziale del Comitato promotore, i cui membri esplicitamente si erano dichiarati contrari alla definizione degli accordi con la Jugoslavia. Ed a questo proposito devo ricordare le prese di posizione dei consigli comunali di tutta

la provincia di Trieste, dei comuni di Gorizia e di Udine e dei consigli provinciali di Trieste, Udine e Gorizia, che hanno ribadito, esprimendo su mandato popolare la reale volontà della stragrande maggioranza degli abitanti di Trieste e della regione, un orientamento che era ed è divenuto patrimonio comune di tutte le forze democratiche.

La seconda ragione è stata l'adesione ad una vecchia iniziativa triestina, che in altri anni e, evidentemente, in altro contesto economico e sociale di Trieste, della regione e di tutto il Paese, era portata avanti anche dalle forze di sinistra.

Esiste poi, a mio avviso, una terza ragione, forse la più grave, ed è la sfiducia verso le istituzioni causata dalle promesse non mantenute, dai rinvii che hanno aggravato una situazione economica già di per sé non facile e che hanno causato un progressivo decadimento della città, anche sotto il profilo culturale.

Infine, difficilmente quantizzabile, c'è la protesta contro la zona industriale, motivata da ragioni di carattere ecologico prima ancora che economiche. È un problema, quest'ultimo, che è stato valutato attentamente da tutte le forze politiche presenti nel Consiglio regionale e che ha trovato echi anche in Parlamento attraverso l'ordine del giorno approvato dalla Camera, che noi condividiamo, ed anche la Commissione ecologia del Senato, che, nell'esprimere parere favorevole all'approvazione dell'accordo sulla promozione della cooperazione economica, ha raccomandato che siano adottate tutte le misure necessarie alla salvaguardia dell'equilibrio ecologico della zona, a meno che, continua il documento della predetta Commissione, « non intervengano ulteriori accordi tra le parti a modifica della zona prescelta ».

Con questo, ho concluso il mio intervento. Il Presidente della Giunta, avvocato Comelli, vi darà ulteriori ragguagli.

C O M E L L I. Signor Presidente, esprimo un vivo ringraziamento per l'opportunità che viene data alla Giunta regionale di esprimere in questa sede così qualificata, di

fronte a lei, ai membri della Commissione ed al Ministro degli affari esteri, il pensiero della nostra Regione principalmente per la parte politica del Trattato di Osimo.

Com'è noto all'onorevole Ministro e all'onorevole relatore, la Giunta regionale è stata chiamata ad esprimere il suo parere, ai sensi dell'articolo 47 del nostro Statuto, che fa obbligo allo Stato di sentire l'Amministrazione regionale in relazione all'elaborazione di trattati di commercio con Stati esteri che interessino il traffico confinario della Regione o il transito per il porto di Trieste. Ho ritenuto opportuno fare questa precisazione anche perchè da qualche parte — non intendo, ovviamente, riferirmi al Presidente o ai membri del Parlamento — è stata sollevata eccezione di legittimità circa la possibilità della Regione di essere interpellata.

Ciò premesso, desidero far presente che dall'istituzione della nostra Regione, le cui condizioni di isolamento sotto molteplici profili sono ben note agli onorevoli senatori, abbiamo cercato di operare su un piano concreto di iniziative nei settori culturali e commerciali per trattare problemi principalmente di carattere economico, senza mai invadere — e di questo credo che ci debba essere dato atto — il campo della politica estera, che non è di nostra competenza.

Noi riteniamo di avere assunto un atteggiamento politicamente molto responsabile, anche se la materia era, per le note ragioni, di grande delicatezza. Riteniamo, quindi, che la Regione, in questo suo modo silenzioso ma sempre presente, abbia facilitato — mi sia consentito di dirlo — la creazione di quel clima che ha portato, in sostanza, alla firma del Trattato.

La Giunta, come dicevo, è stata chiamata ad esprimere il suo parere. È stata prima informata dal Presidente del Consiglio e dal Ministro degli affari esteri di allora sui termini dell'accordo; poi, sulla base di queste informazioni e di una copia del Trattato, la Giunta medesima ha espresso il parere favorevole sia sulla parte politica (sulla quale, peraltro, non ci era stato chiesto alcun parere perchè l'articolo 47 non riguarda questo campo), che, globalmente, sulla parte econo-

mica. A me sembra che, specie in relazione alle polemiche che si sono andate sviluppando, debba essere sottolineato che Trattato e Accordo economico vanno visti globalmente, anche se vi sono alcuni aspetti che meritano un ulteriore approfondimento.

Per la parte politica non mi dilungo; mi soffermo, invece, sulla parte economica per sottolineare ciò che forse gli stessi partiti politici non hanno sin qui adeguatamente evidenziato e cioè, l'incidenza per lo sviluppo dell'intera nostra Regione degli accordi economici. Del resto, già all'articolo 1, nel preambolo all'accordo economico, si fissa questo obiettivo dello sviluppo della cooperazione economica e tecnica per migliorare le condizioni di vita delle popolazioni di frontiera dei due Paesi. Gli accordi successivi, quindi, vanno visti in un quadro che interessa in particolare la generalità delle due Regioni di confine, della Regione Friuli-Venezia Giulia e della Repubblica di Slovenia.

In questa prospettiva è stato visto l'accordo anche da parte jugoslava. Contatti ne abbiamo avuti; da uno abbastanza recente, dello scorso anno, con l'assenso del Ministero degli affari esteri, è emerso che si guarda all'accordo con questo spirito. Con questa visione la Regione Friuli-Venezia Giulia è interessata all'attuazione degli accordi per la parte economica, che vanno dalla grande viabilità, agli studi di progettazioni idrovie, all'utilizzo delle acque, alla razionale utilizzazione del sistema portuale delle due Nazioni. Il fatto poi che gli accordi prevedevano la costituzione di diverse commissioni sta a dimostrare, da un lato, l'ampiezza degli accordi stessi e, dall'altro, ovviamente anche la volontà di trovare più responsabili soluzioni.

Ho voluto sottolineare tale aspetto alla Commissione per ribadire che in sede regionale abbiamo operato, dopo che lo Statuto è stato approvato, per sviluppare una linea di unità nella trattazione dei nostri problemi. La nostra è una piccola Regione, con un milione e 245 mila abitanti e 784 mila ettari di terreno, nella quale, in sostanza, devono essere ridotti ad unità tutti i problemi, e quindi anche quelli discen-

3ª COMMISSIONE

2° RESOCONTO STEN. (2² febbraio 1977)

denti dagli accordi in questione, poichè proprio il testo degli stessi fissa questi obiettivi. Ed è per questa ragione che noi abbiamo chiesto al Presidente del Consiglio di poter fare parte ufficialmente del Comitato speciale che è stato costituito presso il Ministero degli affari esteri. Il Presidente del Consiglio, con decreto in data 9 aprile 1976, pur non prevedendolo nè gli allegati nè gli accordi, ha ritenuto opportuno che la Regione fosse presente con un suo rappresentante proprio nel suddetto Comitato; ciò, a parte il fatto che ci è stata assicurata la presenza anche nelle altre varie commissioni di studio e di raccordo.

Esiste, quindi, tutta una problematica cui la Regione non intende restare estranea, anche perchè la medesima, avendo competenza primaria nei settori produttivo, urbanistico ed altri, ritiene che debba essere stabilito un raccordo Stato-Regione — e, io aggiungo, anche Enti locali — nell'interesse generale. La Regione dunque, intende partecipare responsabilmente, in questo clima, alla realizzazione dell'accordo, con prospettive che non riguardano solo la città di Trieste, anche se talune rilevanti decisioni interessano questa ultima, ma si estendono anche ad altre province del Friuli-Venezia Giulia.

Parlavo della linea di unità regionale che abbiamo perseguito quando abbiamo assunto degli impegni, pur non avendone alcun obbligo, per il rilancio del porto di Trieste e quando abbiamo preso talune altre decisioni, ad esempio col finanziamento dell'aeroporto al confine con la Jugoslavia o con le grandi opere infrastrutturali per la città di Trieste, cui ci si accinge a provvedere in un momento molto particolare per la nostra Regione, dopo gli eventi sismici del maggio e del settembre scorsi. Quindi noi, pur attraversando un periodo molto difficile, intendiamo continuare in questa politica unitaria che punta allo sviluppo dell'intera Regione.

In questo quadro si colloca il problema degli accordi economici tra Italia e Jugoslavia, ed in tal senso intendiamo portarlo avanti.

Come ricordava il Presidente del Consiglio regionale, consapevoli delle implicanze che, sotto vari profili, l'accordo economico com-

portava, è stata istituita presso il Consiglio regionale una Commissione speciale. La Giunta regionale, dal canto suo, ha costituito un apposito Comitato di coordinamento interassessoriale per l'approfondimento delle varie iniziative che dovranno essere realizzate immediatamente dopo la ratifica anche da parte del Senato; il che sta a dimostrare che intendiamo affrontare anche le problematiche successive. E, anche se siamo consapevoli che un rilevante onere graverà sugli enti locali e sulla stessa Regione, intendiamo operare in tal senso poichè riteniamo che questo sia un nostro preciso dovere nei confronti delle popolazioni. Quando siamo stati convocati in sede di Consiglio dei ministri, nell'esprimere parere favorevole all'accordo, abbiamo avanzato una richiesta specifica e cioè che fosse osservata la prassi normale; in effetti è stato chiesto che, contestualmente al trattato, fossero assicurati i relativi finanziamenti a quel complesso di opere — e non sono poche — di cui si parlava. Infatti dando l'avvio al suddetto complesso di opere strutturali, si potrà costituire la base per lo sviluppo anche degli altri aspetti dell'accordo economico. E per dimostrare la nostra disponibilità, posso assicurare che la Regione intende assumere a suo totale carico, in attesa di finanziamenti futuri, anche la progettazione delle infrastrutture che interessano la città e l'intera provincia di Trieste.

Ho voluto sottolineare questi aspetti, in linea generale, perchè ritengo che siano utili alla Commissione per poter recepire anche le ragioni per le quali noi siamo stati indotti ad esprimere parere favorevole all'accordo, ragioni alle quali si aggiunge quella della collocazione marginale della nostra Regione nell'ambito della CEE.

Con particolare riferimento alla zona industriale è stato chiesto, come è ben noto, a suo tempo, un parere alla Comunità, e l'allora Presidente della stessa, Ortoli, ha voluto in quella occasione visitare la nostra Regione, sorvolandola con un elicottero. Io l'ho accompagnato anche nella zona di cui si discute, e forse sorvolandola — e guardando del resto pure le carte — si è reso conto dei vari aspetti della realizzazione, compresi

3^a COMMISSIONE2° RESOCONTO STEN. (2² febbraio 1977)

quelli ecologici; in proposito esiste un'aproposita legge dello Stato per la tutela delle riserve carsiche. Il nostro è stato un incontro avente lo scopo di sottolineare alla massima autorità della CEE la posizione del tutto particolare della Regione, in quanto il Friuli-Venezia Giulia è quasi uno sperone dell'area comunitaria verso i paesi dell'Est. Abbiamo chiesto, allora, al Presidente della CEE di considerare la posizione particolare di questa Regione, ieri emarginata, oggi reinserita nel contesto nazionale, soprattutto ai fini degli interventi finanziari comunitari. Io credo che forse anche da quella visita abbia tratto origine la decisione adottata dalla Commissione della CEE di disporre i tre provvedimenti di carattere straordinario — i primi dalla sua istituzione — in occasione degli eventi sismici che ci hanno colpiti. Quindi anche in questo quadro vanno visti gli accordi, con la disponibilità dichiarata dal Presidente del Consiglio regionale — e ribadita anche da me — di procedere, sempre per quanto di nostra competenza, all'approfondimento di tutti gli aspetti tecnici e scientifici della parte economica degli accordi stessi.

Pertanto, concludo ribadendo il parere favorevole all'avvio di questa opera di collaborazione, nell'interesse delle due popolazioni confinanti e auspico che anche da parte del Senato sia espresso un analogo parere.

B A R B I . Desidero rivolgere una domanda ai due Presidenti.

Il Presidente del Consiglio regionale ha detto, fra l'altro, che la Regione, una volta ratificato il Trattato di Osimo, chiede di poter concorrere allo studio di fattibilità della zona franca. Vorrei sapere che cosa intende per « studio di fattibilità » in questo caso.

P I T T O N I . La Commissione ha ascoltato anche i rappresentanti di Italia Nostra, i quali sollevano grossi dubbi sulla possibilità di un insediamento industriale sul Carso. Io ho detto che non solo la Regione, ma anche gli enti locali interessati devono essere investiti di uno studio che stabilisca con tutta chiarezza se nell'area stabilita dal Trattato di Osimo possa essere sistemata una zona

industriale. Mi sembra che questo sia il minimo che si possa fare in presenza delle preoccupazioni, indubbiamente in buona fede, manifestate da una parte della cittadinanza e anche da alcuni settori dell'università di Trieste. Giudichiamo che questo meriti particolare attenzione, una volta ratificato il Trattato.

B A R B I . Il presidente Pittoni sa benissimo che, nel Trattato, la zona franca da crearsi è definita con estrema precisione. Mi chiedo, allora, se questo studio di fattibilità non dovesse essere richiesto dalla Regione prima che si ponesse nel Trattato un'ipotesi come quella della zona franca. Qui, allora, sorge spontanea la domanda al Presidente della Giunta. Il dottor Comelli ha detto che la Giunta è stata informata dal Presidente del Consiglio e dal Ministro degli esteri della elaborazione del Trattato e poi di essere stata chiamata ad approvarlo. Desidererei sapere quando la Giunta ha conosciuto il Trattato in tutti i suoi aspetti, specie economici (la rinuncia alla zona B era un fatto politico sul quale la Giunta non aveva poteri, ma che tutti sapevano essere all'ordine del giorno).

Desidero, anche, sapere quando la Giunta ha approvato il testo del Trattato.

C O M E L L I . La Giunta è stata informata subito dopo il dibattito che si è svolto nell'ottobre del 1975 in Parlamento e prima della firma del Trattato medesimo ad Osimo. Quindi, fra ottobre e novembre.

B A R B I . Questo l'ho capito, ma desidero sapere quanto tempo è intercorso tra la vostra presa di conoscenza del Trattato e la vostra approvazione, quando cioè la Giunta ha saputo che il Trattato prevedeva una zona franca in quel luogo.

C O M E L L I . La settimana antecedente alla firma dell'accordo di Osimo.

B A R B I . Questo era quanto volevo sapere. In altre parole, non soltanto non c'era il tempo per effettuare uno studio di fattibilità, ma nemmeno per prendere coscienza del fatto stesso.

3^a COMMISSIONE2° RESOCONTO STEN. (2^o febbraio 1977)

C O M E L L I . Non rientrava nei nostri compiti.

B A R B I . Allora perchè vi hanno chiamato ad approvare il testo del Trattato? Io, nei vostri panni, mi sarei rifiutato di approvare una cosa del genere in queste condizioni! Tanto è vero che oggi, presane coscienza, la giudicate tanto preoccupante da chiedere uno studio di fattibilità, se le parole hanno un senso!

C O M E L L I . Abbiamo in corso uno studio sulle infrastrutture; in sede di attuazione, se si renderà necessario approfondire alcuni aspetti di natura geologica o di altra natura, lo si farà, ma competerà sempre allo Stato prendere le decisioni definitive. Noi, comunque, non intendiamo subordinare la ratifica dell'accordo allo studio di fattibilità.

F O R L A N I , *ministro degli affari esteri.* Tanto più che hanno preso atto di tutte le formule e di tutti gli strumenti cautelativi capaci di garantire un'applicazione fatta con criterio circa l'ubicazione delle zone industriali e per stabilire quali tipi di industrie dovranno essere insediati.

B A R B I . Si aprirebbe un bel contenzioso con la Jugoslavia, il giorno in cui lo studio di fattibilità dicesse che la zona franca non è fattibile!

P I T T O N I . Non desidero — a mia volta — porre una domanda al senatore Barbi, ma vorrei far presente che, come è stato sottolineato dal Presidente della Giunta Comelli, il Trattato di Osimo, nella parte economica, ha tutta una serie di aspetti estremamente importanti per lo sviluppo della nostra Regione e dei rapporti tra Italia e Jugoslavia, sicchè non pare si debbano ancora porre in luce in modo particolare questi aspetti del Trattato rispetto ai molti altri. D'altro canto devo anche dire — e questa potrebbe essere una domanda al mio interlocutore — come mai dalla data del primo dibattito alla Camera sul Trattato di Osimo, quan-

do si è autorizzato il Governo, e per lui il Ministro degli affari esteri, a sottoscrivere il Trattato, in quel periodo la sola opposizione che si è avuta è stata una opposizione totale rivolta contro tutto il Trattato di Osimo? Stranamente, soltanto nel febbraio, marzo successivo, quindi a distanza ormai di quattro mesi, è sorta l'iniziativa per la zona franca integrale e soltanto ancora negli ultimi mesi si è sviluppata, almeno in certi settori e in certi ambienti, l'opposizione alla zona industriale con motivazioni di carattere ecologico. Io vorrei far riflettere la Commissione sui tempi in cui si sono succedute queste opposizioni, di volta in volta, all'aspetto politico prima, poi ad alcuni aspetti secondari del Trattato e, infine, all'aspetto dell'ecologia. Fermo restando che noi siamo rispettosi del Governo centrale, rilevo che, come rappresentanti legittimi — anche se qualcuno non la pensa così — dei cittadini e dei lavoratori della nostra Regione, una volta che da molte parti si sono sollevate obiezioni, è compito nostro verificarne la consistenza, a parte il fatto che noi siamo dei politici e non dei tecnici di ecologia.

Poichè il Trattato è tutto permeato di una volontà di collaborazione fra i due Paesi che hanno avuto tanti motivi di contrasto e che oggi rappresentano un esempio nella collaborazione fra i popoli, non penso che vi possa essere, dopo ratificato il Trattato, una valutazione comune circa queste preoccupazioni espresse.

C O M E L L I . Per quanto riguarda l'aspetto ecologico, noi non siamo una Regione che ha dissestato tale patrimonio, che costituisce una delle nostre ricchezze. Direi che, proprio perchè abbiamo un non elevato livello di sviluppo industriale, siamo nelle condizioni di poter dare una risposta positiva a preoccupazioni di questo tipo. Abbiamo avuto anche noi vertenze più o meno rilevanti e le abbiamo risolte sul piano tecnico e sul piano di decisioni, anche politiche, e se sorgeranno problemi sotto questo profilo, li affronteremo, in collaborazione con i competenti organi dello Stato.

3^a COMMISSIONE2° RESOCONTO STEN. (2^o febbraio 1977)

Ribadisco che siamo molto attenti a questi problemi e non vorrei che fossimo considerati dei superficiali, come mi è sembrato di capire dall'interruzione del senatore Barbi.

F O R L A N I , *Ministro degli affari esteri*. Il problema dell'inquinamento si pone a qualunque zona destinata ad uno sviluppo industriale. Napoli è infatti una zona inquinata proprio per la presenza di una zona industriale; quindi il problema ecologico è un problema d'ordine generale, che non riguarda soltanto Trieste, ma diventa d'ordine nazionale nella misura in cui un Paese diventa industriale, e bisogna quindi ricorrere ai ripari studiando il modo di contenere l'inquinamento.

P I T T O N I . A Trieste c'è chi ritiene di non dover fare le industrie, ma soltanto di sviluppare l'attività marittima.

B A R B I . Il Presidente Pittoni si è rivolto a me e voglio rispondere, senza fare polemica, che delle tre fasi di cui ci ha parlato, della terza, quella ecologica, non sono competente; ma mi interessano invece la prima politica e la seconda economica. Tra la prima fase e la seconda non sono passati molti mesi, ed appena io ed altri amici abbiamo conosciuto il trattato integralmente, cioè dopo il 10 novembre, abbiamo iniziato le critiche per i motivi politici del trattato e successivamente le critiche per i contenuti economici, non per tutti ovviamente, (in quanto condivido taluni aspetti positivi come il canale navigabile, l'utilizzo delle acque, eccetera), ma per la zona franca industriale.

Soprattutto gli aspetti politici implicati nella zona franca industriale ci hanno fatto capire il perchè siamo arrivati a risolvere inopinatamente il problema della zona B. Ma di questo parleremo in Assemblea essendo

un problema politico, di critica al Governo per questo tipo di soluzione.

P R E S I D E N T E . Questo è un problema che va al di fuori dell'indagine conoscitiva che ci eravamo prefissi.

P E C O R A R O . Siamo in presenza di una rappresentanza parlamentare, del Governo e di persone qualificate territorialmente, vorrei quindi completare il discorso sul problema della fattibilità o meno di questa zona industriale, così come ci hanno fatto rilevare anche i rappresentanti di Italia Nostra.

Senza quindi venir meno al nostro problema essenziale di ratificare il trattato, possiamo trovare uno strumento parlamentare: un ordine del giorno, una presa di posizione dei partiti, nel caso si dimostri l'assoluta non fattibilità della zona industriale laddove è stata localizzata ed il suo insediamento lungo la costa o altrove. Questo ai fini di un consenso generale sulla ratifica del trattato.

P R E S I D E N T E . Abbiamo concluso l'indagine conoscitiva, abbiamo ascoltato tutti i pareri, non abbiamo trascurato nulla. Domani mattina la Commissione riprenderà la discussione — dopo la relazione del senatore Sarti e la valutazione dei vari elementi che sono stati acquisiti nel corso dell'indagine — sul disegno di legge e sugli accordi di Osimo. Spero che la discussione si possa concludere domani sera ed entro la settimana avere la replica del Ministro.

La seduta termina alle ore 19,29.

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