



27

VERONA 1969 N. 3

**QUADERNI
DELLA
PROVINCIA**

*** L'ISTITUTO DI CREDITO FONDIARIO DELLE VENEZIE ***

DIREZIONE GENERALE IN VERONA

■ crediti per l'edilizia,
■ per l'agricoltura,
■ per le opere pubbliche
e gli impianti
di pubblica utilità



VI
AIUTA
A
COS
TRU
IRE**

tutte le informazioni presso le Casse di Risparmio trivenete

dal
1825

al servizio
dei
risparmiatori

e
delle
economie locali

CASSA di RISPARMIO

di

· VERONA · VICENZA · BELLUNO ·

QUADERNI DELLA PROVINCIA

fascicolo dedicato agli Atti della 3ª Giornata sui
problemi doganali: per una Zona Franca di Verona

SOMMARIO

VITTORINO STANZIAL	
Presentazione	3
GUIDO MENEGAZZI	
Il punto franco di Verona nel quadro della programmazione interregionale	12
WALTER CIUSA	
La specializzazione merceologica nelle zone franche	18
VICTOR UCKMAR	
Le esenzioni fiscali previste per le zone franche	21
ANGELO DUS	
Il problema dei controlli nelle zone franche	23
ANTONIO GRASSANI	
Urge la realizzazione di zone franche in Italia	26

LE RUBRICHE

Cronache consiliari	42
Attività degli Assessorati	45

QUADERNI DELLA PROVINCIA

Anno VIII (1969) - N. 3

Pubblicazione bimestrale dell'Amministrazione provinciale di Verona

Direttore: **Vittorino Stanzial**

Direttore responsabile: **Pier Paolo Brugnoli**

Direzione, Amministrazione, Pubblicità:
Palazzo della Provincia, piazza dei Signori, Verona
Telefono 32.545

La collaborazione avviene su invito.

È autorizzata la riproduzione anche di parti di articoli e di dati, citando la fonte.

Spedizione in abbonamento postale - Gruppo IV
Reg. del Tribunale di Verona n. 155 del 3-7-1962
Stampa: STEI - Verona

Per correzione o cambio di indirizzo si prega ritagliare e inviare l'indirizzo stampigliato sulla busta.

Un «Quaderno» L. 800 - Abbonam. annuo L. 3.500

PRESENTAZIONE

La costituzione di « punti franchi » interni, ove si renda possibile in esenzione doganale la conservazione la manipolazione e la lavorazione di merci e prodotti provenienti dall'estero, ha formato anche per l'addietro oggetto di studio da parte dei maggiori Enti di Verona.

Per meglio definire e precisare le possibilità ed i limiti dell'istituzione di un « punto franco » (zona franca in senso comunitario) in Verona – centro di traffici nazionali ed internazionali di primo piano nel contesto europeo – è stata così programmata, nell'ambito della LXXI Fiera Internazionale dell'Agricoltura e Zootecnia, una « 3ª Giornata sui problemi doganali », di cui si pubblicano ora gli atti, a prosecuzione e coronamento di due precedenti incontri.

L'organizzazione del convegno era stata affidata alla Camera di Commercio, in stretta collaborazione e d'intesa con l'Amministrazione Provinciale, il Comune e l'Ente Fiera di Verona, che, presi contatti col « Comitato italiano per lo studio dei problemi doganali e merceologici », diretto dal prof. Grassani, di Bologna, definiva le relazioni dell'incontro-dibattito della Giornata.

Scopo dell'incontro-dibattito è stato quello di illustrare non solo gli aspetti doganali, fiscali e merceologici relativi all'istituzione di un Punto franco interno ma anche di approfondire – nel quadro della delega legislativa per la modifica e l'aggiornamento delle disposizioni in materia doganale – le particolari esigenze locali, economiche e di sviluppo dei traffici, che possono giustificare le aspirazioni di Verona ad ottenere la concessione.

Hanno partecipato all'incontro, come relatori: il prof. Menegazzi dell'Università di Padova - sede di Verona, che ha riferito su « Il punto franco di Verona nel quadro della programmazione interregionale »; il prof. Ciusa di Bologna che ha parlato su « La specializzazione merceologica delle zone franche »; il prof. Dus dell'Università di Roma, generale della Guardia di Finanza, che ha trattato de « Il problema dei controlli nelle zone franche »; il prof. Uckmar dell'Università di Genova riferendo su « Le esenzioni fiscali previste per le zone franche »; e il prof. avv. Grassani che ha illustrato la storia delle zone franche e ha riaffermato l'utilità di realizzarle in questo momento in Italia, in relazione alla nuova disciplina comunitaria ed alla legge-delega di riforma (la zona franca, dunque, non è più concepita come luogo

di consumo di determinati prodotti, ma come polo di sviluppo dell'economia di intere Regioni). Alle relazioni ha fatto seguito la discussione ed il dibattito conclusionale.

A seguito dell'Incontro-dibattito sulla « zona franca » di Verona, concretando una proposta che era stata formulata in sede di Convegno l'11 marzo, una delegazione di operatori e di amministratori veronesi, guidati dal Presidente della Camera di Commercio e dallo scrivente ha compiuto una accurata ed istruttiva visita ai punti franchi svizzeri di Chiasso e di Cadenazzo.

Lo scopo era quello di rendersi conto visivamente del pratico funzionamento di questi Istituti nella Repubblica Elvetica e di allacciare proficui contatti con i dirigenti degli stessi, in vista della costituzione di quelli che il prof. Grassani, direttore del Centro Nazionale di studi doganali di Genova, animatore del Convegno veronese e propugnatore dei contatti con gli Svizzeri, chiama « punti franchi di corrispondenza », vale a dire di speciali rapporti di integrazione e di complementarietà tra « zone franche » (intese in senso comunitario) di differenti paesi europei (ad es. l'oro che affluisce grezzo a Chiasso potrebbe essere importato in esenzione doganale a Verona e quivi lavorato e riesportato in Svizzera).

L'accoglienza che abbiamo ricevuto noi veronesi è stata quanto mai cordiale e profittevole: oltre ad esaminare i vari impianti di deposito, conservazione e lavorazione esistenti all'interno dei suddetti « punti franchi », con le relative infrastrutture di servizio (raccordi ferroviari, impianti telefonici e telex, impianti frigoriferi e di surgelazione, dei quali particolarmente interessanti e moderni quelli di Cadenazzo gestiti dalla soc. Stisa a prevalente capitale italiano), si sono approfondite le tecniche di trasporto e le innovazioni anche di carattere giuridico che accompagnano il rapido evolversi delle strutture ricettive e di trasporto al servizio di questi moderni « poli di sviluppo e di induzione », quali sono i « punti franchi » se ben attuati.

Ad esempio, le ferrovie svizzere non controllano il contenuto dei colli piombati che arrivano in transito ai punti franchi suddetti, limitandosi a prender visione dei sigilli e delle bollette di accompagnamento, sistema quanto mai necessario per il diffondersi della tecnica dei containers.

La legislazione doganale svizzera in proposito è molto liberale e consente grandi possibilità di manovra e di sollecita attuazione degli impegni contratti con l'Amministrazione doganale.

È quanto dovrebbero proporsi i riformatori italiani, sulla base della delega concessa al Governo italiano con la legge 23 gennaio 1968 n. 29, che prevede peraltro esplicitamente, per la prima volta in Italia, la possibilità di istituire « punti franchi » interni per esigenze di traffico e per necessità di sviluppo economico di determinate aree; sulla base di questi concetti il Comitato promotore, costituito in chiusura del Convegno dell'11 marzo u.s., presenterà a Genova nel prossimo novembre, al Convegno sulle leggi delegate, formale richiesta di costituzione della « zona franca » di Verona, suffragata da incontrovertibili dati di carattere economico, infrastrutturale e di incremento degli scambi.

Ma per tornare alla « Giornata » veronese e per concludere mi preme aggiungere come tutti i partecipanti a varie responsabilità e vari titoli all'iniziativa, abbiano manifestato il desiderio che le relazioni ufficiali e gli interventi venissero raccolti e dati alle stampe: ed è così che è nata l'idea di questo fascicolo monografico di « Quaderni della Provincia », che si offre agli amministratori e agli operatori economici affinché il vasto tema possa essere ancora meditato ed approfondito.

Prof. VITTORINO STANZIAL

Amministrazione Provinciale di Verona

Comune di Verona

Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Verona

Ente Autonomo Fiere di Verona

Atti della 3^a Giornata sui problemi doganali:

PER UNA ZONA FRANCA DI VERONA

Verona, 11 Marzo 1969

Dott. Comm. VINCENZO GIRLANDO
Intendente di Finanza
di Verona

Nell'assumere la presidenza dell'Incontro-dibattito odierno che si svolge alla presenza di rappresentanti ed osservatori tra i piú qualificati del Ministero delle Finanze e di altri Ministeri interessati al problema che oggi si discute, desidero rivolgere un deferente saluto all'on.le Ministro delle Finanze, agli onorevoli Sottosegretari alle Finanze, al sig. Direttore Generale delle Dogane dott. Tommasone, che è impossibilitato e spiacente di non essere potuto intervenire; ci è vicino con la sua leale cordialità ed amicizia. Nel dare l'avvio ai lavori di questo Convegno mi si permetta di esprimere agli Enti promotori i miei vivissimi sentimenti di gratitudine per l'opportuna iniziativa di voler continuare, in un piú ampio contesto con l'Amministrazione delle Finanze, quel dialogo iniziato nel 1967 con la prima « Giornata sui problemi doganali », tenutasi presso l'Ente Fiera in occasione del « Samoter »

di quell'anno, e con il secondo Incontro del 1968 sempre in occasione del « Samoter » e per volontà dell'Ente Fiera di Verona e della Cantiermacchine, come qui mi piace ricordare. Nel chiudere i lavori della riunione di studio nel 1968, alla quale era presente l'animatore ed amico professor avvocato Antonio Grassani, nel riprendere una sua frase molto felice sulla saggezza latina, mi permisi di aggiungere che questa saggezza, oltre ad essere latina, è anche e soprattutto saggezza veronese, perché sempre volta ad un dinamico adeguamento dell'economia veronese, nella consapevolezza della validità della posizione di Verona che non ammette discussioni od alternative rispetto allo sviluppo economico della grande Regione veneta. Per la chiusura di quei lavori, venne allora anche indicato, nel caso gli incontri avessero avuto un seguito, il tema delle Zone franche e delle relative agevolazioni fiscali. I massimi Enti veronesi, osservatori sensibili e coscienti di uno sviluppo e di un progresso che rivoluziona i tempi e le dimensioni, hanno voluto questa « Terza giornata sui problemi doganali », spingendo

il proprio sguardo verso orizzonti che non investono soltanto interessi veronesi e veneti, ma che riguardano problemi della nostra collettività nazionale, non solo rispetto ai Paesi della comunità del Mercato Comune, ma anche rispetto a tutti i Paesi terzi. Di fronte all'obbligo della recente direttiva comunitaria, che pone agli Stati membri l'introduzione delle zone franche nella loro legislazione, delle zone franche intese in senso comunitario e che corrispondono ai nostri punti franchi, Verona intende oggi soffermarsi sul problema, sottolineando e mettendo in evidenza la propria felice ed unica posizione che è al centro di direttrici di grandi strade di comunicazione verso il Nord ed il Sud Europa, tra le regioni occidentali e orientali della nostra Penisola, nonché di infrastrutture già in atto od in via di realizzazione. La ristrettezza del tempo non mi consente di dilungarmi e quindi non mi soffermo sul tema che andrà ad essere sviluppato attraverso le relazioni di docenti di chiara fama, che avrò l'onore di presentare e che si soffermeranno sui vari aspetti giuridici, tecnici, economici, sociali, in una prospettiva che vuole adeguarsi al flusso dei traffici, decongestionando l'attuale situazione attraverso uno sviluppo economico che produca maggiori redditi e maggiori consumi e che investa, come dicevo all'inizio, non soltanto l'interesse di Verona e della regione, ma dell'intera comunità nazionale. Ed ora dò la parola all'on.le avvocato Gozzi, Sindaco di Verona.

Avv. RENATO GOZZI
Sindaco di Verona

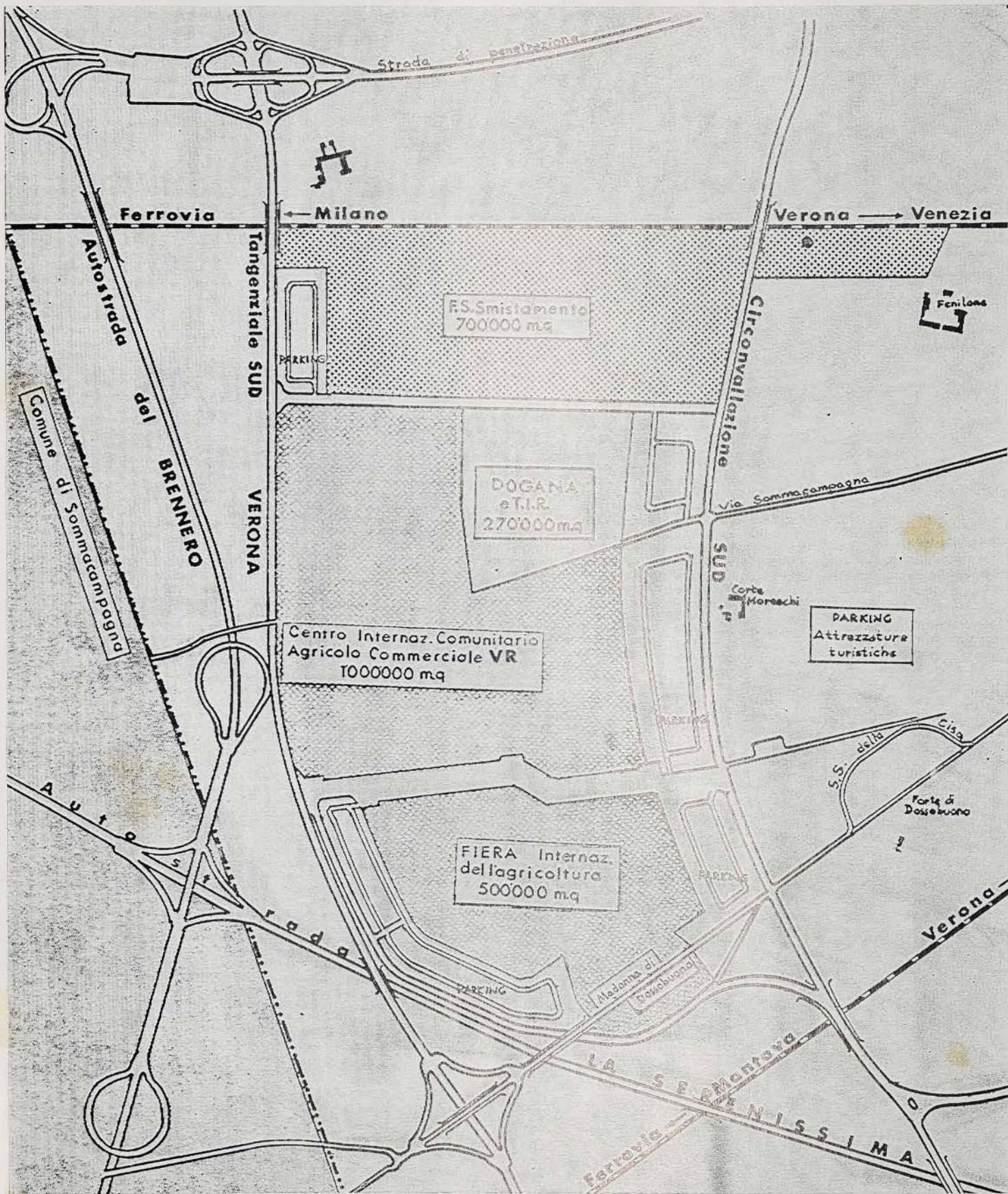
L'Amministrazione Provinciale, il Comune e la Camera di Commercio di Verona intendono anzitutto esprimere a mio mezzo un ringraziamento all'Ente Fiera che ha voluto che questo Convegno di studi e questo dialogo che svolgeremo assieme sia continuato quest'anno con la partecipazione responsabile e primaria degli Enti veronesi. Questa collaborazione già ebbe a dare, nel passato frutti positivi, e ha posto (come giustamente ha ricordato l'Intendente di Finanza, al quale va un personale, particolare ringraziamento perché nella sua alta responsabilità, si è sempre dedicato con impegno alla promozione della nostra città) le premesse per il nostro Convegno di quest'anno. I maggiori Enti veronesi sono qui, vicini all'Ente Fiera e all'Amministrazione dello Stato, con il proposito di giungere — in un Convegno che vuol essere concreto,

contenuto, preciso, lineare e stringato il più possibile — ad una conclusione in ordine al tema del riconoscimento del Centro Internazionale Agricolo-Commerciale veronese quale centro di traffici internazionali.

Gli Enti maggiori debbono compiacersi per la sensibilità della gente della nostra città e della nostra provincia che segue con particolare attenzione questi temi connessi alla promozione di Verona a nodo di traffici internazionali. Non a caso l'Ente Fiera, nel suo passato e nel suo presente, ha collocato, in questa settimana di manifestazioni dedicate all'agricoltura sul piano internazionale, quei temi che si collegano con la promozione economica e commerciale della nostra città. Non a caso, perché certamente tutti gli operatori che convergono in questa settimana a Verona, debbono sentire come questa nostra Fiera internazionale, se può essere nata occasionalmente settantun anni or sono, in concomitanza con tante altre manifestazioni di mercato di quei tempi, ha saputo superare ogni sorta di difficoltà per portarsi su un piano internazionale. Ciò le è stato possibile però perché essa è nata e si è sviluppata a Verona, centro di traffici contraddistinto da una vocazione specifica e da una collocazione geografica particolare, riconosciuta anche dal Piano di sviluppo economico regionale.

Come sempre, quando si parla di programmazione (e nel caso specifico della programmazione regionale veneta), per quella gelosia e per quell'amore al natio loco che ci contraddistingue, può darsi che ognuno di noi sia portato a guardare da vicino i difetti e le ombre piuttosto che le luci. Ma come in altre occasioni abbiamo ritenuto doveroso sottolineare le ombre, questa mattina dobbiamo ricordare che questo ruolo di centro internazionale di mercati e di commerci assegnato alla nostra città ha avuto il suo pieno riconoscimento in sede di programmazione regionale veneta e quindi, in un certo senso, Verona e coloro che ebbero l'onore di rappresentarla possono essere (e credo che questa affermazione possa essere posta come una dichiarazione responsabile all'introduzione di questi nostri discorsi) soddisfatti del riconoscimento della vocazione, sul piano dei traffici commerciali, della nostra Verona. Ecco perché gli Enti locali sono qui insieme con l'Amministrazione dello Stato, con gli enti che operano in consorzio sul piano economico pubblico, con gli operatori privati, con gli Istituti finanziari di Verona, con tutte le forze che fanno ricca la nostra città e la nostra provincia per affermare che questo discorso deve continuare e deve ora tradursi in azione e in operatività concrete.

L'Intendente di Finanza, che ormai ci conosce da tempo, ha voluto esprimere un elogio a noi veronesi per la nostra vivacità e per il nostro impegno di lavoro e, immodestamente, credo che noi lo possiamo rice-



vere a nome di tutti i veronesi di qualsiasi settore operativo, sia a livello pubblico come a livello privato.

Questo impegno comune che ci riunisce questa mattina, cioè la promozione di Verona sul piano internazionale, trova già esistenti, per volontà ed impegno veronese, alcune strutture e programmi chiari, stesi in termini sufficientemente concreti, per cui il discorso che noi oggi facciamo non è velleitario né profetico, ma è un discorso fatto tempestivamente, cioè nei tempi opportuni del maturare di un'azione che noi possiamo prevedere potrà venir concretata nei prossimi anni. Ed è in questo senso che quello della « zona franca » è uno dei temi a noi più congeniali, decisi come siamo a puntare a quel riconoscimento a livello nazionale che già a livello regionale abbiamo ottenuto attraverso la programmazione veneta.

Questo Convegno si apre dopo che nei giorni scorsi le Autorità comunitarie europee hanno espresso in alcune Direttive l'utilità e la necessità di studiare la creazione in località opportune delle zone franche. Ci sono quindi auspici ed argomenti concreti che ci spingono ad esaminare in profondità il tema della « zona franca » di Verona, per portarne le conclusioni alle Autorità ministeriali e politiche della nostra Nazione, per dare il nostro contributo di studio e di proposte concrete per il riconoscimento delle nostre aspirazioni.

In questo senso mi permetto, chiudendo, di esprimere un particolare saluto e ringraziamento ai Signori parlamentari veronesi, che vedo qui numerosi e che con la loro presenza qualificano il Convegno; essi daranno il contributo che è proprio della loro alta responsabilità, assumendo i nostri voti perché Verona ancora una volta svolga quel ruolo a livello internazionale, proprio della sua vocazione originaria, a servizio del nostro Paese e della Comunità europea che vede nella nostra città uno dei centri più significativi della promozione dell'Europa meridionale.

Dott. Comm. VINCENZO GIRLANDO

Dò ora la parola al Prof. Avv. Grassani, Segretario Generale del Comitato Italiano per lo studio dei problemi doganali e merceologici di Bologna e Direttore del Centro Nazionale di studi doganali di Genova.

Prof. Avv. ANTONIO GRASSANI
Segretario Generale del Comitato Italiano
per lo studio dei problemi doganali
e merceologici di Bologna
Direttore del Centro Nazionale
di studi doganali di Genova

Una breve puntualizzazione. Perché siamo arrivati a questo incontro veronese? Quali sono i motivi di base di questo incontro? Quali sono gli argomenti che dobbiamo tenere presenti nel nostro discorso, quali sono le sue finalità? Il 1° febbraio 1969, come forse è noto noi abbiamo realizzato a Genova un Convegno, una « Giornata di studio sulle zone franche della Comunità Europea ». Ci siamo resi conto in quella sede che nella prospettiva storica e nella evoluzione politica-economica-europea il problema delle zone franche poteva avere un ruolo importante da svolgere. L'elemento base su cui noi abbiamo posto il discorso è la posizione dei diversi Stati europei; si guardi alla Svizzera, la quale in maniera molto attenta, molto precisa suggerisce agli altri Paesi un discorso molto valido sulle zone franche, pur essendo fuori della Comunità Europea; la Svizzera ha intuito cioè un grosso affare commerciale nella zona franca e continua il suo discorso. Va detto, per esempio, che la Svizzera è stato l'unico Paese europeo che nel 1968 ha aperto un punto franco a Cadenazzo, con il proposito di far confluire in quel punto franco determinate correnti di traffico che da Nord scendono a Sud e da Sud salgono a Nord. Su questi presupposti di fatto ha preso un'altra iniziativa, di cui tra l'altro mi dava conferma un funzionario delle Dogane italiane, che è qui presente e che è stato per molto tempo a Bruxelles. La Svizzera si propone cioè di creare a Basilea un vastissimo punto franco a disposizione della Comunità Europea. Se questo è vero, se questi sono gli antefatti da cui noi possiamo muovere, si pone il problema di una candidatura delle città che sono più qualificate a ricevere i punti franchi e di vedere come questa candidatura debba essere proposta e portata avanti.

Ecco la ragione storica, chiamiamola così, di questo Convegno di Verona, che segue quello di Genova proprio per condurre un discorso concreto. In sostanza, la domanda che noi ci poniamo, che possiamo porre ad ogni veronese, è questa: Come pensate che possa venire attuata la zona franca? Quali sono le vostre aspirazioni, quali i vostri sentimenti? Indubbiamente voi veronesi avete già fatto una scelta, avete già identificato nell'Ente Fiera una linea merceologica di cui parlerà poi il prof. Ciusa.

A questo punto allargate il vostro discorso, sul come intendete realizzare questa zona, perché evidente-

mente il contesto giuridico è un vestito che deve adattarsi ad una certa realtà e ad un certo momento storico.

Su questi presupposti noi abbiamo detto: ben venga il Convegno di Verona, perché in questa sede noi possiamo porre il problema a livello di realizzazione pratica, di tentativo quanto meno di realizzazione pratica senza portare avanti un discorso astratto, finalizzandolo in un secondo momento. E allora che cosa si dovrà fare, che cosa potrà fare Verona?

Io credo che una volta chiarito come si debba articolare la zona franca di Verona, quale debba essere la vocazione di questa zona franca, noi dobbiamo dire alla Comunità Europea, ed al Governo italiano prima, come si intenda realizzare questa istituzione. Noi viviamo in un momento storico assolutamente eccezionale, perché abbiamo una legislazione comunitaria in evoluzione ed una legislazione doganale italiana in movimento: vale a dire due condizioni difficilmente ripetibili. Ad esempio, saprete che il 4 marzo u.s. il Consiglio della Comunità Economica Europea ha approvato la Direttiva sulle zone franche, cioè ha definito un'unica terminologia in materia, comprendendovi tutti i vari fenomeni del deposito franco, del punto franco, del porto franco. Quindi esiste già una direttiva comunitaria, ma essa ha ed avrà la sua importanza quando sarà fissato l'elenco delle merci che in essa dovranno essere trasformate in forma abituale, le famose manipolazioni abituali nelle zone franche. In questo senso un'intervento di singoli Stati, delle singole Associazioni ed Organizzazioni economiche potrà essere utile presso la Comunità.

Al di là di questo aspetto comunitario noi abbiamo la legislazione italiana doganale in evoluzione; qui c'è il Sen. Trabucchi che è stato « magna pars » di quella legge e, in pratica, si deve anche a lui se quella legge dopo tante fatiche è passata.

L'Italia è uno stranissimo Paese; in fondo siamo un Paese che avrebbe tutto l'interesse ad avere il regime doganale più liberale d'Europa; abbiamo purtroppo un regime doganale che è l'antitesi di ogni concetto liberale, non nel senso politico, ma nel senso di concedere agli operatori libertà di commercio. Dobbiamo vedere con profonda amarezza la vicina Svizzera che riesce ad assicurarsi una parte di traffici che sarebbero di competenza dell'Italia, soltanto perché l'operatore fa una scelta di convenienza, e, optando per la libertà dei traffici, sceglie la posizione più facile. Vedete allora come il discorso doganale abbia il suo peso e la sua validità; proprio per questo ho proposto agli Enti veronesi ed in particolare al Presidente della Camera di Commercio, di costituire un Comitato per studiare a fondo i problemi; i problemi della zona franca non sono solo dei problemi giuridici, hanno un carattere economico e merceologico;

sono problemi di carattere integrativo di interessi, sono molteplici e devono essere naturalmente approfonditi prima, perché dobbiamo arrivare ad un progetto di zona franca che sia la sintesi della chiarezza, del linguaggio e della efficienza nella struttura della norma. Una volta costituito il Comitato, si potrà studiare questo problema, dare un contenuto giuridico a quelle istanze economiche che Verona rivolge al Paese e presentare il relativo progetto al Convegno Nazionale sulle leggi delegate che si terrà a Genova il 7-8-9 novembre di quest'anno. In quella sede ognuno accetterà le responsabilità di competenza. Il Governo, infatti, a mente dell'art. 2 della legge 23 gennaio 1968, n. 29, di delega per la riforma doganale, è obbligato a emettere entro tre anni (è già passato quindi un anno e tre mesi), una nuova normativa doganale; le norme di delega doganale all'articolo due dicono che è possibile discutere, parlare di punti franchi, arrivare ad una estensione di punti franchi, anche in altre parti del territorio dello Stato. È noto a tutti il fatto storico che i punti franchi odierni si trovano in località, in città marine, che non sempre hanno una funzionalità pari all'importanza che dovrebbero avere. Dopo Genova il Governo italiano dovrà scegliere, dovrà dire sí alla zona franca o dovrà dire no alla zona franca di Verona. Per quel momento il discorso dovrà essere estremamente chiaro.

Da ultimo, c'è da fissare un punto importante: la zona franca di Verona non nasce in posizione polemica nei confronti di chicchessia, nasce per esigenze proprie; e, come si è detto altra volta, la zona franca ha una collocazione e una funzione veramente europea. Adesso ritorno la parola al Presidente, perché mi pare che il quadro, i motivi del Convegno siano chiari e completi, almeno per quanto mi riguarda. Grazie.

Dott. Comm. VINCENZO GIRLANDO

A questo punto mi permetto ricordare, dopo quello che ha detto il prof. Grassani, che anche se la Svizzera non fa parte della Comunità Europea, il grande centro doganale di Basilea, più che a disposizione della Comunità, io lo vedo in concorrenza ai Paesi comunitari ed anche per questo, secondo me, si giustifica il dibattito che oggi facciamo, perché Verona vuole inserirsi in seno alla Comunità, con la propria zona o punto franco che dir si voglia. Dopo di che, dò la parola al prof. Menegazzi per il quale non occorre una vera e propria presentazione perché è veronese, e perché insegna alla Facoltà di Economia e Commercio di Verona.

Prof. GUIDO MENEGAZZI

Ordinario di Politica Economica e Finanziaria
dell'Università di Padova
sede staccata di Verona

IL PUNTO FRANCO DI VERONA NEL QUADRO DELLA PROGRAMMAZIONE INTERREGIONALE

1. Se i traffici interni e internazionali si svolgessero ancora in una libera economia di mercato, la città di Verona potrebbe conservare a lungo il suo secolare primato nel settore del commercio dei prodotti dell'agricoltura e per l'agricoltura; e, pertanto, nessuno potrebbe ostacolare o comunque avanzare seri dubbi sulla costituzione di una «zona franca» in Verona. Ma in una economia programmata, caratterizzata dal principio della selezione e della incentivazione finanziaria delle attività e delle zone economiche, e attuata sovente secondo i criteri e gli interessi delle correnti politiche al potere, si può temere l'insorgere di condizioni avverse, che è opportuno prospettare per evitarne in tempo l'azione negativa o perturbatrice.

Qualche interrogativo in proposito può esprimere meglio la nostra premessa, con cui in sostanza chiediamo:

a) quale articolazione potrà assumere il traffico – ora convergente nel mercato veronese – dopo la creazione «delle infrastrutture nuove, atte a concretare quel sistema a griglia o reticolare⁽¹⁾», caratterizzante la programmazione veneta; strutture che saranno attuate secondo una visione campanilistica e con i contributi diretti e indiretti dello Stato;

⁽¹⁾ Cfr. Piano di sviluppo economico regionale del Veneto 1966-'70, Stabilimento Tip. «Panfilo Castaldi», Feltre, pag. 323.



b) quali trasformazioni saranno indotte nell'economia della provincia di Verona da un sistema reticolare di nuove infrastrutture delle diverse regioni limitrofe, delimitanti la zona centro-orientale della valle padana;

c) quali contributi – diretti e indiretti – possa ottenere Verona dagli organi pubblici e da quelli finanziati, per sviluppare le infrastrutture secondo le esigenze della programmazione regionale e interregionale;

d) quale importanza possa assumere nel campo comunitario nazionale ed europeo la «zona franca» di Verona, come polo di sviluppo dei traffici, per ciò stesso convergenti nella città scaligera.

2. Se non sorgesse da ciò una complessa problematica – è il caso di insistervi – non sarebbe necessario riconfermare il primato naturale e storico di Verona, come centro del traffico internazionale di prodotti agricoli: tutti gli operatori economici e politici ne sarebbero pienamente convinti. E, infatti, dal punto di vista geo-economico, è acquisito che Verona si trova sulle grandi linee del traffico internazionale: in Verona s'intrecciano le autostrade d'Italia colleganti Ro-

ma a Berlino e Parigi a Trieste, e, qui incrociandosi, le importantissime linee ferroviarie, che scorrono parallele alle autostrade, estendono i loro collegamenti da Verona all'oriente europeo, sino a fare del nostro mercato veronese il piú conveniente centro delle importazioni di prodotti agricoli dalla Jugoslavia, dall'Ungheria, dalla Romania, dalla Bulgaria, e via dicendo.

Anche lo sviluppo delle fiere veronesi costituisce una innegabile conferma di questo primato, grazie all'estendersi del sistema fieristico con il crescere del traffico di tutto ciò che contribuisce allo sviluppo dell'agricoltura: la fiera è un centro di promozione commerciale, che viene sempre piú potenziato dallo stesso sviluppo mercantile.

Bastano in proposito poche cifre indicative dell'importanza e della specializzazione dell'*esport-import* veronese nel 1967: l'ammontare totale — in dollari — delle esportazioni è stato di 89 milioni, di cui 30 milioni circa di prodotti ortofrutticoli, 5 milioni di bevande, 8 milioni di marmi, pietre, terre, 7 milioni di vestiario, ecc.; e quello delle importazioni è stato di 80 milioni circa, di cui 5 milioni di carni, 20 milioni di cereali, 6 milioni di ghisa, ferro, acciaio, 8 milioni di autoveicoli. Sulla linea di questo sviluppo va inserita — essendone una chiara manifestazione — la crescente attività dei Magazzini Generali, che si è fatta tanto grande da imporre il loro trasferimento sull'area attrezzata all'incrocio delle autostrade Brennero-Serenissima.

In questa nuova area dei Magazzini Generali, i traffici saranno certamente favoriti anche dalle nuove strutture ferroviarie, doganali e bancarie, idonee a rendere piú rapide e razionali le varie forme di scambio. Vi si creerà la nuova sede della circoscrizione doganale, con tutti i suoi servizi, compreso il laboratorio chimico. Si prevede pure che la dogana venga dotata di magazzini di temporanea custodia e autostazione TIR, il parco ferroviario sia esteso e integrato. Tutti questi piú efficienti organismi della vita commerciale veronese tendono a convergere — per la esigenza di razionalizzazione delle attività — in una « zona franca », in cui troverebbero la necessaria integrazione le strutture accennate, attuandosi per tale via lo sviluppo agevolato delle attività economico-finanziarie.

Nella « zona franca », ossia nella zona considerata dalle autorità competenti come extraterritoriale, vi si potrebbero compiere tutte le ben note operazioni di trasformazione e di scambio delle merci di provenienza estera, con particolari agevolazioni in materia doganale, comprese quelle relative a singoli prelievi, tributi, contributi e diritti riscossi dalle dogane in forza di legge.

Per la definizione di queste condizioni il Governo

della Repubblica è delegato ad emanare entro tre anni — dal 23 gennaio 1968 — norme aventi valore di legge, per l'aggiornamento e la modifica delle disposizioni legislative in materia doganale.

3. Su questi aspetti brevemente accennati si fondano le attese degli operatori economici veronesi, che non possono non riconoscere la provvidenzialità della « zona franca ». Dopo un approfondito esame della complessa situazione, a questo riconoscimento noi volentieri ci associamo e desideriamo confermare la validità delle considerazioni generali fatte, sin dal 1967, circa la necessità dello sviluppo strutturale del mercato di Verona.

Si disse allora che Verona dovrebbe « tendere ad una promozione » che la ponesse « al centro interregionale che geograficamente le compete, e che i sistemi viari valorizzano », in modo « da inserirsi nei traffici internazionali e a livello comunitario ». Si giunse, infatti, a dimostrare che « tutti i Paesi balcanici che esportano in Italia ed in Europa, soprattutto prodotti agricoli di origine animale, hanno interesse ad operare in un centro come Verona, che li ponga in posizione ottimale per inserirsi in tutto il sistema autostradale europeo ». Tali Paesi, nel mirare « al commercio a vasto raggio che comprende il MEC, la Spagna e il Portogallo », ecc., riconoscono, quindi, tutta l'importanza geo-economica di Verona.

Pertanto « la costituzione di depositi a Verona agevola molto la loro attività con reciproco interesse ». Ci si avvia a costituire, così, un *Centro Internazionale Comunitario Agricolo-Commerciale*, che tende a trarre la sua maggiore validità dall'integrazione e unificazione dei servizi nel grande quadro dei Magazzini Generali, in tutt'uno con una Circoscrizione Doganale in loco e, cioè, con poteri decisionali immediati. Ciò assume importanza « soprattutto per il traffico in arrivo articolato sui TIR, che potrebbero così trovare il completo servizio di sdoganamento, temporanea custodia, o deposito doganale ordinario. Anche organizzativamente la Dogana ne trarrebbe beneficio per l'abolizione delle sezioni che comportano dispersione dei funzionari ed aggravii amministrativi ».

E già per l'attuazione di questo complesso programma le autorità locali hanno ottenuto agevolazioni governative, che ne riconoscono l'importanza nel quadro dell'economia nazionale: valutazione positiva condivisa dallo stesso Ministero dell'Agricoltura; che a seguito di piú recenti esami, si ripromette « di presentare al FEOGA l'intero Centro, per avere il contributo degli organi comunitari ».

Ripresentato così, per brevi cenni, il noto quadro del reale convergere dei traffici internazionali verso Verona, è doveroso sottoscrivere il diritto e l'oppor-

tunità di creare nella nostra città la «zona franca». Non dimentichiamo, però, la serie di interrogativi posti in apertura.

I traffici, invero, non si sviluppano più secondo i criteri dell'economia libera di mercato. Ora si sta attuando nel Veneto il *sistema reticolare delle infrastrutture*, su cui si basa la programmazione regionale, che si articola secondo *criteri politico-sociali*. Sono criteri che superano le semplici valutazioni di scambio: si sostituisce il principio della convenienza economica con quello della crescita di tutte le strutture locali, per il perseguimento simultaneo di tutte le mete concepite dai diversi organi provinciali. E, pertanto, si usano i determinanti contributi diretti e indiretti dello Stato, con cui si aprono nuove arterie della circolazione dei beni e dei servizi nel campo nazionale. Or tutti sanno che queste infrastrutture tendono a *modificare* le condizioni naturali e storiche dei traffici: purtroppo anche di quelli che fanno capo a Verona.

4. Di fronte a questa più vasta cornice della realtà non sembra inutile considerare brevemente che cosa si prospetta per la vita economica della nostra provincia nel *piano di sviluppo economico regionale*.

Da un primo rapido esame del volume che raccoglie le tendenze e le finalità economico-sociali delle diverse province venete, risulta evidente che la *programmazione parte da una visione errata della realtà geo-economica di Verona e del suo territorio*.

Infatti, gli estensori del piano veneto hanno concepito una *programmazione reticolare avulsa dalla realtà geoeconomica e adattata artificialmente ai vecchi confini della regione*. Ristretto il campo prospettico alla *regione amministrativa* tracciata nel secolo passato, il piano di sviluppo giunge a *mutilare la regione economica*, in cui si articola il traffico che fa capo a Verona, e spesso pone limiti amministrativi alle *vitali interdipendenze economiche*, che collegano intere zone *politico-amministrative* erigendo in una unica regione economica: *quella padana centro-orientale*.

Ma, accettati i ristretti limiti della regione amministrativa, i programmatori veneti non sembra abbiano attribuito la giusta importanza alla convergenza delle autostrade già esistenti, né alla convergenza delle linee ferroviarie. Tanto meno hanno riconosciuto l'urgenza del completamento dei lavori di adattamento della via di navigazione Fissero-Tartaro-Canalbianco, collegante Verona all'Adriatico, né al necessario sviluppo dell'aeroporto di Verona, ecc.

Se si attivassero e si armonizzassero rapidamente queste infrastrutture, nessuno potrebbe negare a Verona le caratteristiche geo-economiche di polo di sviluppo della vita economica nazionale e internazionale;



**INCONTRO - DIBATTITO
SULLA MODERNA FUNZIONE ECONOMICA
DELLE ZONE FRANCHE
E LA ZONA FRANCA PER VERONA**



ma verrebbe riconfermato il diritto di avere una « zona franca generale » senza limitazioni e concorrenze.

Rinviati invece ancora una volta i lavori di completamento delle infrastrutture della provincia di Verona, il suo mercato risulterebbe marginale rispetto alla regione veneta e, pertanto, con sviluppi limitati e condizionati dalla struttura reticolare fondamentale.

5. Ribadita – forse inconsapevolmente – questa errata configurazione della realtà, i programmatori veneti hanno contribuito a spostare i poli di sviluppo verso oriente, in modo da progettare un triangolo basilare della *regione amministrativa* – Venezia, Padova, Treviso – e a porre su un piano subordinato la provincia di Verona; la quale dovrebbe passare, pertanto, dal cuore d'una *regione economica di suprema importanza per i traffici padani ed europei*; ad una posizione *secondaria*. E ciò verrebbe a giustificare sia la priorità delle nuove infrastrutture che spostano verso oriente il *baricentro economico regionale*, sia il rallentamento o il rinvio delle opere pubbliche necessarie allo sviluppo di Verona.

6. Per sviluppare invero l'accennato triangolo, la programmazione prevede la creazione di due nuove autostrade parallele a quella del Brennero, quella collegante Padova e Vicenza a Trento e quella collegante Venezia a Monaco, a cui si affiancherebbe quella collegante Brescia a Trento; e prevede la creazione di nuovi centri ortofrutticoli: a Venezia, a Chioggia, ecc. Non si prevede, invece, la gerarchia funzionale formulata per i porti, per evitare la « concorrenzialità » che il programmatore definisce « dannosa », e che determinerebbe « dispersioni di risorse a danno del paese tutto » (2).

La cosa strana è che il criterio di razionalizzazione delle infrastrutture trova applicazione soltanto per i porti. E non si nota quanto sia dannoso il moltiplicarsi delle autostrade, dei centri attrezzati per le stesse attività, delle fiere, ecc.

7. In una programmazione coerente e razionale, Verona risulterebbe potenziata. Invece, *declassata* – come si è detto – *sul piano regionale*, essa risulterà indebolita anche nei suoi rapporti con le *regioni limitrofe*; nelle quali si stanno promovendo infrastrutture e organizzazioni di mercati ortofrutticoli: a Bologna, a Bolzano, a Milano, ecc.

È vero che dal punto di vista geo-economico Bologna dovrebbe essere considerato un « punto interno » di smistamento dei prodotti ortofrutticoli, e Bolzano

un « punto di coordinamento del commercio con l'Austria », e Milano un « terminale di approvvigionamento », ecc.; ma non sappiamo che cosa possa determinare nelle programmazioni padane la forza del braccio politico armato d'incentivi statali e di colossali disponibilità finanziarie.

8. Tutti questi richiami ci testimoniano che Verona ha grossi problemi da risolvere per garantire soprattutto la sua priorità nel campo dei traffici internazionali, che sono di triplice ordine: a) il problema della riorganizzazione e integrazione delle sue infrastrutture; b) il problema del coordinamento funzionale delle sue attività con quelle delle altre province, per attuare lo sviluppo dei traffici interregionali, nazionali e internazionali; c) il problema dell'utilizzazione razionale degli incentivi diretti e indiretti dello Stato per lo sviluppo del suo Centro Comunitario Agricolo-Commerciale.

Sono problemi interdipendenti, che reclamano soluzioni coordinate. Ma il problema più urgente – a mio avviso – è quello di *far valere subito gli impegni assunti da decenni* dallo Stato, sia per il raddoppio della linea ferroviaria collegante Verona a Bologna, i cui lavori iniziarono prima della seconda guerra mondiale, sia per il canale navigabile Fissero-Tartaro-Canalbianco, che non si può rinviare ancora; sia per lo sviluppo dell'aeroporto di Villafranca, per collegarvi alcune linee aeree internazionali, secondo le esigenze del trasporto di passeggeri e di merci, su cui si basano i traffici che fanno capo a Verona.

9. Nel sollecitare l'attuazione di queste infrastrutture, appare indispensabile il chiedere, durante la prossima *revisione della programmazione nazionale*, che si solleciti la *rettifica delle condizioni del piano di sviluppo del Veneto*. Il nuovo piano dovrebbe costituire la base della razionalizzazione e del coordinamento funzionale degli interventi a favore delle singole province, affinché si giunga ad attuare una struttura tendente a superare la concorrenzialità negativa, attuando, invece, le condizioni del *reciproco potenziamento*, in modo da poter riportare nella valle padana gran parte del traffico che ora si orienta verso i porti del Nord-Europa. È necessario, in altri termini, che le infrastrutture venete siano rivolte ad attrarre e a facilitare nella valle padana il traffico che potrebbe trovare – attraverso l'Austria e la Svizzera – un sempre più proficuo sbocco nell'Europa Centrale.

10. In questo più ampio e razionale programma di strutture e di servizi, risulterebbe rafforzata la collaborazione tra le varie province venete, e tutto il Veneto – anziché regione terminale della valle padana – diverrebbe la via dell'ulteriore sviluppo dell'economia

(2) Cfr. *Piano di sviluppo*, op. cit., pag. 307.

lombarda e di quella emiliana: una regione complementare altamente attrezzata secondo le nuove esigenze della Comunità economica europea.

Si determinerebbe, cioè, con la razionalizzazione della programmazione veneta come sopra reclamata, l'impostazione della reciproca integrazione delle programmazioni della valle padana, secondo le esigenze del *reciproco potenziamento* e dello sviluppo sul piano europeo.

11. Questo nostro breve esame si muove, dunque, tra speranze e riserve. Queste ultime sono collegate alle possibili notevoli resistenze che insorgeranno nella necessaria revisione e nella coordinazione dei programmi di sviluppo; che, *fatti sulla carta*, hanno creato già tante illusioni negli assertori di visioni particolari della realtà economica. Ma proprio per questo bisogna coraggiosamente superare questa concezione angusta e dannosa dei problemi delle province padane, che tende a sacrificare arbitrariamente le province delle frontiere regionali, quali sono Verona, Rovigo, Mantova, Ferrara, ecc. Si deve, per contro, riconoscere a tutte e assegnare ad ognuna di esse le *funzioni economiche* e le *strutture comunitarie* indispensabili al loro sviluppo, e costituenti il *duplice ponte* – già tracciato dalle autostrade, dalle ferrovie, dai canali navigabili, ecc. – quello costituito *in senso orizzontale* – abbracciante l'intera valle padana – e quello costituito *in senso verticale*, da realizzare per lo sviluppo dei rapporti della valle padana con l'Europa centro-settentrionale e con il Mediterraneo.

12. Per attuare questo duplice programma, emerge dunque la necessità che le *infrastrutture non vengano moltiplicate in modo da costituire un sistema reticolare*, ma coordinate funzionalmente, in guisa che al principio della concorrenza tra le autostrade e tra queste e i canali navigabili colleganti l'Adriatico all'Europa continentale, si sostituisca quello del reciproco potenziamento, perché è necessario che si realizzino anche i canali navigabili, senza dei quali non sarà facile vincere la concorrenza dei porti dell'Europa settentrionale.

13. Nel rielaborare secondo questi nuovi criteri i vari piani delle province padane, questi stessi dovranno perseguire il massimo sviluppo economico sociale oltre i limiti di una visione anacronistica delle frontiere amministrative, in modo da rendere solidali le attività delle varie zone e contribuire alla rinascita anche di quelle depresse del Nord.

Si conseguirà, pertanto, il *triplice vantaggio*: si attuerà veramente lo sviluppo delle zone depresse del

Nord, che sono tra le più povere d'Italia; si potenzierà lo sviluppo solidale delle diverse regioni d'Italia, dal Mezzogiorno al Nord, e si collegherà nel modo migliore l'economia italiana a quella degli altri paesi europei e mediterranei.

14. Ci si può chiedere a questo punto: che cosa deve fare lo Stato programmatore? Lo Stato è chiamato a contribuire validamente a questa soluzione razionale dei problemi geo-economico-sociali, usando nel modo migliore *le leve della sua politica economica e finanziaria*, attraverso la quale si determinano, come si sa, le condizioni fondamentali dei *costi* e dei *prezzi* delle infrastrutture e dei servizi nazionali, da adeguare costantemente alla dinamica economico-finanziaria internazionale.

È questa una necessità fondamentale per portare il livello di vita dell'Italia all'altezza di quello dei paesi associati e per difendere, in modo particolare, l'agricoltura italiana, ossia l'avvaloramento del potenziale di lavoro sempre più disponibile.

Lo Stato potrà impiegare, secondo gli accennati criteri razionali, i suoi incentivi, che altrimenti verrebbero usati per moltiplicare le infrastrutture dove il bisogno è meno sentito. Lo Stato potrà così superare il più pericoloso paradosso per un'epoca di giustizia comunitaria: quello di caricare proprio sulle attività meno sostenute i sempre crescenti oneri richiesti dalla sua stessa politica di intervento.

Solo con lo sviluppo solidale delle attività, la nuova politica economica e finanziaria contribuirà a porre un moltiplicatore positivo: quello dei maggiori investimenti italiani e stranieri in Italia.

15. Ecco perché, mossi dalle indicazioni delle attuali correnti nazionali e internazionali del traffico, i benemeriti enti locali veronesi promuovono la costituzione di una *zona franca* in Verona: Verona vuol fornire alla valle padana un *insostituibile polo di sviluppo*, collegato ai servizi di Vicenza, di Padova, di Venezia, di Trento, di Bolzano, di Milano, ecc. per il vantaggio di tutti.

Giunti a questa conclusione, non ci rimane che esprimere la speranza che tutti *i responsabili dello sviluppo della valle padana centro-orientale e della regione atesina e tutti gli uomini politici*, frenino il crescere in Italia di uno spirito settoriale e zonale e contribuiscano ad orientare razionalmente le scelte e gli investimenti di portata storica, affinché si giunga alla più costruttiva solidarietà. Solo per tale via risulteranno potenziate e sviluppate le forze economico-sociali interregionali e comunitarie, il che è nelle finalità dei politici, ed è la sicura speranza dei nostri operatori.

Prof. WALTER CIUSA

Preside della Facoltà di Economia e Commercio
di Bologna

Presidente del Comitato Italiano
per i problemi doganali
e merceologici di Bologna

LA SPECIALIZZAZIONE MERCEOLOGICA NELLE ZONE FRANCHE

Nella illustrazione del complesso problema, di natura veramente interdisciplinare, riguardante la costituzione di una cosiddetta « zona franca » a Verona, io – come merceologo, o meglio, come studioso dei « cicli produttivi » – non posso che limitarmi a discutere alcuni aspetti tecnici.

Il collega Menegazzi vi ha già detto che la zona franca di Verona avrà un effetto stimolante su tutta l'economia regionale, in quanto fungerà come centro di polarizzazione nei confronti delle altre attività che, come tutti sapete, l'Ente Camerale Veronese si propone, o ha già realizzato (Centro Internazionale Agricolo-Commerciale di Verona, nuovi sistemi di commercializzazione degli ortofrutticoli, come l'« astamercato », ecc.).

Su queste premesse, e dopo le considerazioni di carattere economico illustrate da Menegazzi, occorre passare a trattare il problema merceologico: questo dovrà studiare soprattutto le attività produttive regionali, allo scopo di accertare quale potrà essere veramente la « vocazione » e la specializzazione della zona franca di Verona. In altre parole, Verona, per collocarsi validamente nel mercato internazionale, deve effettuare una precisa scelta di carattere merceologico.

La realizzazione di una zona franca, la cui attività comprendesse tutte le specialità merceologiche, comporterebbe infatti un'impresa ad altissimo costo, cioè



economicamente non conveniente. Inoltre, ad altre zone franche – esistenti o future – deve essere lasciato lo spazio necessario per nuove iniziative, in modo che si possa realizzare quanto viene sinteticamente definito come « integrazione degli interessi ».

Bisogna anche tener conto di una realtà fondamentale: noi stiamo attraversando una profonda evoluzione tecnologica (che investe largamente anche il campo delle comunicazioni) e siamo in uno stato che potrebbe definirsi di « transizione economico-normativa »: ciò anche in relazione alle nuove dimensioni assunte dagli scambi internazionali.

Tutto questo conduce necessariamente alla scelta di una specializzazione, che si riferisca ad un numero limitato di merci.

Così, nella zona franca dovranno essere certamente realizzati magazzini frigoriferi adatti per una perfetta « catena del freddo »: i costi relativi risulteranno tanto più bassi, quanto più si offrirà all'operatore economico il migliore servizio al prezzo minore. Questo potrà essere realizzato soltanto ricorrendo alle tecniche più progredite. È chiaro peraltro che la tecnica del

freddo non può essere applicata allo stesso modo a tutte le merci: anche da questo punto di vista occorre attuare una specializzazione, mettendo a punto le condizioni più adatte per un numero molto limitato di prodotti.

A questo scopo occorrono attrezzature specifiche e tecnici altamente specializzati, che effettuino nel modo più razionale e moderno i trattamenti necessari per la conservazione delle merci.

Com'è ben noto infatti, vi sono derrate alimentari la cui conservazione richiede non soltanto un semplice raffreddamento entro determinati limiti di temperatura, ma un insieme di fattori che comprendono il condizionamento dell'atmosfera per quanto riguarda l'umidità, l'anidride carbonica, ecc., l'immissione di sostanze che aumentano o deprimono la velocità di maturazione, e vari artifici tecnici volti ad inibire lo sviluppo di muffe e microorganismi (raggi ultravioletti, radiazioni ionizzanti, ecc.).

Questi pochi dati servono a chiarire come la progettazione di una zona franca non possa prescindere dal considerare tutti i più moderni aspetti tecnici del problema.

Occorre sottolineare un altro aspetto, certamente di grande importanza per la creazione di una cosiddetta « zona franca ». Non essendo io un giurista, mi sfuggono certamente le implicazioni che derivano dalle diverse attuazioni di un « punto franco », di una « zona franca », di un « deposito franco », o di altro che comporti una diversa dizione. Posso solo, come tecnico, rilevare che è auspicabile che le merci da immettere in questa « zona » (o « punto » che sia), vengano considerate come non trovantisì nel territorio doganale della Comunità, e che su di esse possa compiersi qualsiasi trattamento, lavorazione o trasformazione industriale. Mi sembra che questi requisiti siano praticamente quelli previsti per le « zone » indicate come « franche » dalla Commissione delle Comunità Europee.

Comunque, la realizzazione di queste condizioni-limite dipende da fattori non tecnici, sui quali non spetta certamente a me esprimere opinioni.

La creazione di « zone franche », intese in senso moderno, nell'ambito comunitario, non dovrebbe essere dettata da criteri protezionistici (come quelli che sono stati alla base di altri punti franchi italiani), ma dovrebbe corrispondere ad una specializzazione, che può preludere a quella unificazione tecnologica e produttivistica auspicata dalla CEE.

Se a Verona verrà creata una « zona franca » di questo tipo, è chiaro che essa, con le sue organizzazioni tecniche ed amministrative specialistiche, fungerà anche (come è stato visto) da centro di attrazione per una commercializzazione di carattere più generale, che

potrà rivelarsi un nuovo strumento di sviluppo dell'economia regionale.

Per poter stabilire se la città di Verona è adatta ad utilizzare in questo senso una zona franca, occorre accertare se esistano i presupposti geografici, merceologici ed economici per tale utilizzazione.

Ritengo senz'altro che tali presupposti esistano, e desidero illustrarne brevemente alcuni.

Presupposti geografici. - Come a tutti è noto (e mi vergogno quasi, a citare fatti che tutti i presenti certo conoscono), Verona offre i vantaggi contemporanei di una posizione in pianura, situata allo sbocco della più importante trasversale delle Alpi, la via del Brennero. In questo senso, essa occupa certamente una posizione-chiave nella corrente del traffico Torino-Milano-Venezia, di interesse nazionale ed anche internazionale, ed in quella prettamente internazionale segnata dalla strada Abetone-Brennero per il traffico, attraverso l'Austria e la Germania, con la Svezia ed i Paesi dell'Est.

È quindi di largo interesse il potenziamento sia delle vie di comunicazione che dei mezzi di trasporto. In questo quadro si inserisce la costruzione dell'Autostrada per il Brennero. Questa via di comunicazione, con il futuro raccordo all'Autostrada del Sole, consentirà a Verona di trovarsi nel punto di intersezione delle due principali arterie di scorrimento della Penisola: Nord-Sud ed Est-Ovest.

Per quanto riguarda il sistema idroviario, con la costruzione del canale navigabile Verona-Mincio, potrà essere attuato il collegamento con Venezia. (Da Venezia arrivano ora fino a Mantova natanti di oltre 1000 tonnellate). Può essere prevista anche la costruzione di un porto vicino alla « zona franca »: si aprirà così un sistema idroviario diretto verso i porti dell'Adriatico e del Mediterraneo.

Non posso tralasciare (benché si tratti di un argomento che esula dal mio campo di studio) un breve cenno alle possibilità della realizzazione del trasporto di merci per via aerea, che potrebbe assumere un'importanza quasi rivoluzionaria per la « zona franca » di Verona.

Com'è noto, da alcuni anni sono stati costruiti degli aerei adibiti esclusivamente al trasporto delle merci. L'apparecchio da trasporto attualmente in linea in Italia è il DC8, serie 60, che trasporta un carico pagante di circa 43 tonnellate, corrispondente cioè al peso trasportato da circa 4 vagoni ferroviari, o al volume disponibile in 8 vagoni ferroviari. Vale la pena di ricordare che l'Alitalia è attualmente la quinta Società di Navigazione Aerea in Europa per merci trasportate, con oltre 80 milioni di tonnellate/miglia. Già in quest'anno si prevede l'entrata in servizio in varie nazioni del BOEING 747, il primo dei « Jumbo Jets », con

un carico pagante di circa 100 tonnellate. Il prossimo futuro ci farà assistere a rapidi aumenti del carico trasportato e a forti diminuzioni dei costi di trasporto.

Si dovrà pertanto prevedere la possibilità di dover arrivare, in certi aeroporti, a far fronte a movimenti di merci di 1000 e più tonnellate al giorno. Questo naturalmente comporterà anche una trasformazione delle attrezzature di carico e scarico degli aeroporti.

L'Alitalia, ad esempio, ha costruito a Fiumicino un magazzino denominato « Cargo-Building », destinato al carico e scarico delle merci trasportate per via aerea: si tratta di una costruzione che copre un'area di 13.000 mq., completamente automatizzata con sistemi di schede IBM. Questa organizzazione ha dato luogo ad una interessante *innovazione doganale*, in quanto attualmente la Dogana di Fiumicino pone il visto per l'uscita delle merci dallo Stato semplicemente sulla scorta di Tabulati, che confermano il già avvenuto imbarco.

Mi sembra che il trasporto delle merci per via aerea e queste innovazioni doganali dovrebbero rappresentare un modello, da tenere ben presente nella programmazione di una moderna « zona franca ».

Presupposti economici e merceologici. - Da questo punto di vista, mi sembra che Verona abbia già dimostrato una chiara « vocazione », nel senso di tendere a realizzare una « zona franca » in cui sia possibile la trasformazione dei prodotti offerti dall'economia provinciale.

Se si deve concepire questa iniziativa in un quadro armonico, dobbiamo dire che Verona ha già fatto una scelta, quando ha realizzato un Ente Fiera agricolo. Questo non significa che la « zona franca » di Verona dovrà depositare, conservare o trasformare solo derivate alimentari, perché il settore dell'agricoltura è vastissimo, e comprende quello della meccanizzazione agraria, dei fertilizzanti, degli anticrittogamici, delle sementi.

Collocandosi nel settore merceologico nel quale ha dimostrato di possedere grandi capacità e di disporre di una solida esperienza, Verona potrà realizzare una « zona franca-modello », per la quale nessuno potrà contestarle un diritto di priorità o di qualificazione.

L'agricoltura veronese è in posizione di preminenza, per quanto riguarda specialmente la meccanizzazione e la specializzazione colturale, che sono chiari indici di progresso agricolo.

Per quanto riguarda la meccanizzazione, si può ricordare che la provincia di Verona possiede oltre 13.000 trattori, ed occupa quindi il primo posto nel Veneto.

Per quanto riguarda la specializzazione colturale, Verona può vantare, nel settore ortofrutticolo, un'ottima tradizione.

L'importanza delle sue colture può essere compendiata nei seguenti dati:

Fragole: produzione annua di oltre 170.000 quintali, corrispondente a circa il 25% della produzione totale nazionale; di questa elevata produzione circa i 2/3 sono esportati;

Radicchio rosso: produzione annuale intorno a 250.000 quintali;

Pesche: la produzione, di circa due milioni di quintali, pone Verona al primo posto nella produzione nazionale (20%);

Ciliegie: nella produzione delle ciliegie (circa 250 mila quintali annui) Verona è al primo posto nella produzione nazionale;

Mele: la produzione annua è di circa tre milioni di quintali;

Pere: produzione annua di circa 500.000 quintali.

A questi dati si possono aggiungere quelli relativi alla produzione della pregiata uva (oltre 3 milioni di quintali annui).

Per quanto riguarda il movimento commerciale di questi prodotti, Verona è la provincia veneta che ha eseguito finora la maggiore quantità di esportazioni verso la CEE e la Gran Bretagna.

La maggiore quantità di frutta è andata sui mercati della Germania Occidentale (56,4%); seguono la Gran Bretagna (15,8%) e la Svizzera (9%). Per quanto concerne i prodotti orticoli, in prima posizione vi è la Svizzera (31%), seguita dalla Germania Occidentale (30%) e dalla Francia (17%).

Sulla base di questi dati, mi sembra di poter concludere che la specializzazione merceologica della « zona franca » di Verona debba essere principalmente quella agricola, intesa in senso vasto e completo.

Dott. Comm. VINCENZO GIRLANDO

Il prof. Ciusa ha sottolineato la vocazione di Verona sotto il profilo merceologico che giustifica la zona franca e lo ha fatto da par suo, da studioso profondo di questi problemi. Ed ora dà la parola al prof. Uckmar dell'Università di Genova, che affronterà il problema piuttosto complesso delle agevolazioni fiscali in regime di zona franca.

Prof. VICTOR UCKMAR

Ordinario di Diritto Tributario
dell'Università di Genova

LE ESENZIONI FISCALI PREVISTE PER LE ZONE FRANCHE

Il mio intervento sarà estremamente telegrafico e sintetico.

Il prof. Ciusa ed il prof. Menegazzi ci hanno illustrato ed indicato le ragioni economiche e di traffico per cui si rende opportuna l'istituzione di una zona franca a Verona; cosa estremamente importante anche per le conseguenze e per le indicazioni di ordine giuridico, in relazione particolarmente all'applicazione della legge delega in materia doganale.

Dobbiamo notare preliminarmente che esiste una certa confusione terminologica. Ho sentito più volte i Relatori usare l'espressione «zona franca»; per il momento, nella nostra legislazione interna, l'espressione zona franca non la troviamo nelle leggi doganali. La legge doganale nell'articolo uno ci parla di zone che sono considerate come territori fuori della linea doganale: Livigno e altri piccoli comuni e poi i punti e i depositi franchi.

I depositi franchi sappiamo tutti cosa sono; per i punti franchi viene fatto un rinvio all'art. 78 della legge doganale.

L'art. 78 dice che i punti franchi menzionati all'art. 1 di questa legge possono essere istituiti con legge nelle principali città marittime del Regno. Con decreto reale sono state stabilite le attività commerciali e industriali che possono essere esercitate nei punti franchi e disposizioni necessarie ai fini doganali.



Quindi nella legge doganale abbiamo una definizione di « punto franco » che deve coincidere con una città marittima e con la possibilità di svolgere in questi punti franchi delle attività di carattere non soltanto commerciale ma anche industriale.

Abbiamo fatto un passo avanti, un notevole passo avanti con la nota legge-delega, che è stata resa operante. In questa legge-delega ancora non si parla di zone franche, si parla però espressamente al punto due dell'art. 2 che la legge o le leggi delegate prevederanno altresì la possibilità di estendere con eventuali, opportuni adattamenti il regime dei depositi franchi e punti franchi ad altre parti del territorio della Repubblica, allorché sussistano particolari necessità economiche o di sviluppo dei traffici. Si è cioè tolta con questo articolo due, punto 2, la limitazione che c'era, di istituire cioè i punti franchi soltanto nelle città marittime, e nei porti marittimi, prevedendo la loro costituzione anche in altre zone, qualora vi siano particolari necessità economiche o di sviluppo dei traffici.

Con queste espressioni ci si collega all'aspetto giuridico degli interventi del prof. Menegazzi e del

prof. Ciusa, intesi a dimostrare che effettivamente a Verona esiste la necessità economica e di sviluppo dei traffici che giustifica la « zona franca »; non tanto poi necessità economica relativa all'attuale produzione locale, ma attività economica intesa allo sviluppo futuro di questa produzione; quindi non interessa tanto, forse, quale sia la situazione dell'agricoltura veronese attualmente, ma quali siano le prospettive di sviluppo futuro di essa, qualora si venisse a costituire una zona franca.

Altro passo rilevante, sempre nella legge-delega, è dato dal punto 17 dell'art. 2, che dice che con la legge delegata si possono costituire « nuovi istituti destinati a facilitare gli scambi e i traffici e ad agevolare la produzione industriale ». Questo è un punto che mi sembra molto importante, per quello che poi dovremo dire, perché si prevede che nei punti franchi si possano sviluppare anche attività industriali; quindi non soltanto di semplice manipolazione delle merci, ma anche di elaborazione industriale.

A questa nuova legislazione in fase di evoluzione, come sottolineava Grassani, si va sovrapponendo la legislazione e le Direttive del Mercato Comune. Nel progetto, che è divenuto poi Direttiva sulle zone franche, il legislatore comunitario usa l'espressione « zona franca »; e di questa si dà la definizione, dicendo che si intende per zona franca il territorio istituito dall'Autorità competente degli Stati membri al fine di far considerare le merci che sono in essa come non trovantisi nel territorio doganale della Comunità; limitatamente però agli effetti dell'applicazione dei dazi doganali, dei prelievi agricoli, delle restrizioni quantitative di qualunque tipo o di misure di effetto equivalente. Nella zona franca si possono quindi accordare per le merci in transito o in passaggio ivi giacenti delle sospensive per quello che concerne i dazi doganali, i prelievi agricoli e le restrizioni quantitative.

Non è che si possa sperare quindi in un trattamento agevolato del tipo di quello che vige nell'Italia meridionale, oppure in altre zone franche del mondo, come a Panama o nella zona franca di Barcellona o secondo quanto si va istituendo attorno a Londra, per cui è prevista addirittura l'esenzione dall'*income tax* per il reddito che si ricava dallo svolgimento di attività produttiva nell'ambito della zona franca. Per gli impegni comunitari le zone franche godranno soltanto del beneficio del trattamento extra doganale per quanto concerne i tributi doganali.

Un fatto di rilievo è il contrasto che mi sembra esista tra la Direttiva comunitaria e la legge delega italiana per quanto è consentito di fare nelle zone franche; l'art. 3 della Direttiva dice infatti che nelle zone franche le merci possono essere « oggetto di manipolazioni usuali intese ad assicurare la loro conser-

vazione e a migliorare la loro presentazione o qualità commerciale ». E qui mi rivolgo particolarmente al prof. Ciusa per vedere se possiamo estendere la dizione comunitaria e cioè considerare attività industriale l'attività di conservazione, di miglioramento della presentazione prevista dall'art. 3 della Direttiva; però non è prevista l'attività di trasformazione industriale vera e propria. Ecco che c'è un contrasto, secondo me, una limitazione nella Direttiva comunitaria rispetto all'orientamento che è stato dato al nostro Governo con la legge delega.

Una preoccupazione che mi deriva ancora da questa Direttiva comunitaria (che è il frutto di quella confusione terminologica cui all'inizio ho accennato) riguarda l'indicazione delle zone franche.

I Governi degli Stati appartenenti alla comunità hanno dovuto precisare in un allegato quali siano le loro zone franche, secondo la loro legislazione interna. L'allegato relativo all'Italia dice che per zona franca si intendono i punti franchi e i depositi franchi previsti dall'art. 1 della legge doganale del 25 settembre 1940, n. 1424; questo mi stupisce, perché la Direttiva comunitaria cui sopra accennavo è del 17 febbraio 1969, quando cioè da oltre un anno è in vigore la legge-delega, che prevede appunto le estensioni sopramenzionate. Con la Direttiva di questi giorni ritorniamo poi alla definizione di punto franco coincidente con le città marittime. Il che è palesemente assurdo; ciò che sottolinea ancora una volta l'opportunità di questo nostro Convegno e di procedere celermente su due piani. Innanzitutto intervenire finché si è in tempo in sede comunitaria perché la zona franca coincida con il concetto allargato di zona franca, inteso secondo la nostra legge-delega; sul piano locale mi sembra opportuna ogni iniziativa che sottolinei « le necessità economiche o di sviluppo dei traffici » che Verona potrebbe portare per ottenere la zona franca.

Dott. Comm. VINCENZO GIRLANDO

Dopo il prof. Uckmar dell'Università di Genova, parlerà il gen. Dus, già Comandante dell'Accademia della Guardia di Finanza e Docente dell'Università di Roma, che affronterà il problema sotto l'aspetto dei controlli.

Prof. Avv. ANGELO DUS

Docente di Scienza delle Finanze
e Diritto Finanziario
all'Università di Roma
Generale di Divisione
della Guardia di Finanza

IL PROBLEMA DEI CONTROLLI NELLE ZONE FRANCHE

Prima di parlare di controlli bisogna vedere ciò che si deve controllare. Consentitemi quindi un breve accenno ai problemi. Nei periodi o nei paesi fortemente protezionistici si presenta la necessità di fissare luoghi nei quali le merci possano sostare, o essere lavorate o consumate in esenzione dai diritti doganali. La stessa esigenza sussiste però, sia pure attenuata, in periodi o paesi in cui prevalgono orientamenti liberistici, sicché appare opportuno l'esame degli istituti che la soddisfano. Questi sono chiaramente caratterizzati dalle destinazioni indicate: il deposito, il punto franco e la zona franca.

Il deposito può essere determinato da tre motivi: il compimento delle operazioni doganali; la non intervenuta decisione sul collocamento del prodotto sul mercato interno o su quello esterno; la convenienza di accostare il più possibile il momento del pagamento dell'imposta a quello della riscossione del prezzo da parte dell'importatore. Mentre i due ultimi hanno determinato la costituzione di depositi doganali veri e propri (depositi sotto diretta custodia della dogana, magazzini dati in affitto; magazzini di proprietà privata; magazzini generali) oppure impropri (depositi franchi); alle esigenze di assicurare il regolare svolgimento delle operazioni doganali e di garantire in pari tempo il pagamento immediato o differito del tributo prov-



vedono i magazzini di temporanea custodia della dogana, i capannoni, i magazzini che si trovano nei porti e nelle stazioni, ecc., nei quali la merce sosta in attesa del compimento delle operazioni doganali.

I depositi doganali non sono regolati in modo uniforme. In Francia ad esempio le merci introdotte in deposito sono considerate « hors de France », sicché l'importazione si verifica come se fossero giunte in quel momento. I depositi si distinguono in *entrepôts réels*; *sections de réexportation* (nelle quali si introducono le merci destinate esclusivamente alla riesportazione); *entrepôts spéciaux* (nei quali le merci possono restare fino a due anni), tra cui gli *entrepôts des huiles minérales*; *zones franches* ecc. Il *dépôt en douane* mira, invece, a consentire la custodia della merce per il tempo necessario per la vendita e la realizzazione dei diritti dovuti allo Stato. La legislazione spagnola distingue tra *depositos* o *doks controlados* e la *zonas* o *puertos francos* considerati fuori della linea doganale; analogamente, la legge doganale austriaca prevede gli *Zollgutlager* e gli *offene Lager*. La legislazione tedesca

distingue tra *Verwahrungen*, *Zollguilager* e *Zollfrei-gebiete*, nei quali rientrano anche i porti franchi e così via.

Nella legislazione italiana si hanno i magazzini doganali di temporanea custodia ed i magazzini o capannoni sotto sorveglianza doganale; i depositi doganali propri, nei quali la merce introdotta può sostare fino ad avere un'ulteriore destinazione; e quelli impropri, considerati generalmente fuori del territorio doganale dello Stato, salvo per quanto concerne il consumo (a queste regole fanno eccezione le zone franche), sicché la merce nazionale che vi venisse immessa perderebbe la nazionalità e sarebbe, in caso di reintroduzione nello Stato, considerata come estera. Possono però nei porti o punti franchi istituirsi magazzini « nazionali » posti sotto continua vigilanza della dogana.

I punti franchi non ammettono perciò di solito, contrariamente a quanto si ritiene comunemente, attività industriali. In Italia, ad esempio, fa eccezione il solo punto franco di Trieste, che trae origine dalla concessione austro-ungarica del 1719 e la cui attività è attualmente sancita dall'allegato VIII del trattato di pace firmato a Parigi il 10 febbraio 1947 e dal memorandum di Londra del 5 ottobre 1954; in Germania il punto franco vecchio di Amburgo, che si ricollega alla tradizione delle società anseatiche. La direttiva del consiglio 69/75/CEE del 4 marzo 1969, relativa all'armonizzazione delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative riguardanti il regime delle « zone franche », termine che, come precisa l'allegato, viene a sostituire quelli di *Freihäfen*, *entrepôts francs*, *Zones franches* di Gex e dell'Alta Savoia, e *publieke en particuliere entrepôts* e per l'Italia punti e depositi franchi, esenta il punto franco vecchio di Amburgo dall'osservanza delle norme relative al traffico di perfezionamento attivo, ma non accenna al punto franco di Trieste perché la sua disciplina è rimasta immutata ai sensi dell'art. 234 del Trattato di Roma.

Non devono perciò confondersi come ha già osservato il prof. Uckmar, con la zona franca di Helgoland o, in Italia con quelle di Livigno, di Campione, della Val d'Aosta e di Gorizia o con talune zone industriali come Marghera. Mentre infatti le prime tre sono da considerare fuori del territorio doganale della Comunità e, come tali, non sono considerate nella direttiva; Gorizia e la Val d'Aosta non vi rientrano perché più che zone franche possono correttamente considerarsi beneficiarie di talune agevolazioni od esenzioni doganali e le zone industriali rientrano non nella indicata direttiva del Consiglio, ma in quella, in pari data, relativa al regime di perfezionamento attivo (69/73/CEE).

Ho accennato alle varie situazioni per evitare pericolose illusioni che potrebbero insorgere all'insegna di una utopistica zona in cui tutte le operazioni dovrebbero potersi liberamente compiere in esenzione dai diritti doganali. Com'è noto, la legge del 23 gennaio '68, n. 29, che ha concesso la delega legislativa per la modifica e l'aggiornamento delle disposizioni legislative in materia doganale contiene, nell'art. 2, due norme, introdotte non senza notevoli contrasti in sottocommissione al Senato per rendere possibile la modificazione delle norme relative alla disciplina dei depositi e dei punti franchi: il n. 2 (ex 1 bis) che concede la « possibilità di estendere, con opportuni adattamenti, il regime dei depositi franchi e dei punti franchi ad altre parti del territorio della repubblica allorché sussistono particolari necessità economiche e di sviluppo dei traffici » ed il n. 17 (già in 12 bis) che consente di « prevedere, con cautele contro le evasioni fiscali, eventuali nuovi istituti destinati a facilitare gli scambi ed i traffici e ad agevolare la produzione industriale », ma non tutti questi istituti – e specie l'ultimo – potranno trovare attuazione nelle leggi delegate a causa delle direttive comunitarie successivamente approvate.

Passando al problema proposto è da osservare che, data la posizione di Verona, sul punto d'incrocio delle due grandi direttrici: quella dell'Europa settentrionale e quella della pianura Padana, non sembra possano sorgere gravi difficoltà all'istituzione di un deposito o di una zona franca intesa nel modo indicato: così posso convenire con il prof. Ciusa per quanto concerne le operazioni di magazzinaggio, di manipolazione e qualsiasi altra atto ad assicurare la conservazione dei prodotti ortofrutticoli o a migliorarne la presentazione o la qualità commerciale, ma non per quanto concerne l'attività di perfezionamento, come preciserò in seguito.

Dalle statistiche che sono state or ora comunicate appare che le esportazioni da Verona sono per lo più dirette verso gli altri Paesi della Comunità e se ciò è esatto, appare dubbia la convenienza dell'istituzione della zona franca. Noi consideriamo per abitudine la Germania come Stato estero, ma la Germania è nel territorio doganale comunitario, sicché per le merci colà spedite non c'è alcun dazio da corrispondere. Rimane l'I.V.A., ma anche questa è destinata a sparire, per i prodotti ortofrutticoli, tra breve, cioè non appena si applicherà la terza direttiva del Consiglio, e per gli altri in un tempo che spero non molto lontano, perché segnerà il momento in cui la Comunità ha raggiunto

effettivamente il suo primo obiettivo. Le merci allora potranno giungere in Germania senza alcun onere tributario ed è sotto questo aspetto, tenendo conto dei tempi di attuazione, che occorre valutare la convenienza di sostenere il costo della trasformazione proposta.

Rimane l'attività di carattere industriale, ma anche per questa sono alquanto in dubbio: beninteso non sulla necessità di creare una zona industriale attrezzata, nella quale, ad esempio, le merci possano giungere agevolmente per ferrovia (ho saputo ieri della mancanza del doppio binario sulla linea per Bologna, il che è veramente strano) o per strada, e dove siano anche depositi doganali per la conservazione delle materie prime provenienti dall'estero e per l'immissione di prodotti destinati all'esportazione; nella quale in definitiva possa disporsi di un'organizzazione efficiente e funzionale; ma sulla possibilità e convenienza di creare una zona in cui le merci estere possano essere lavorate in esenzione dalle imposte doganali. A questo effetto, però, non è necessario creare una zona doganale: questa non è prevista né dalla legge 18 dicembre 1913, n. 1453, sulle temporanee importazioni ed esportazioni tuttora in vigore, né dalla direttiva che dovrà trovare attuazione a partire dal 1° ottobre 1969 (art. 34) sul traffico di perfezionamento attivo, perché questa si limita a disporre, all'art. 10, che « il titolare dell'autorizzazione è tenuto ad assoggettarsi a tutte le misure di vigilanza o di controllo prescritte dalle autorità competenti », prevede coefficienti di rendimento specifici o forfettari (artt. 11 e 12) e addirittura la riesportazione prima dell'importazione temporanea (art. 25), istituti tutti inconciliabili con il concetto di una zona extradoganale. Tale attività, poi, può essere utile soltanto se la merce viene esportata dalla Comunità: altrimenti si finisce col pagare l'imposta doganale sul valore del prodotto ottenuto, cioè, oltre che sulle materie prime importate, sul lavoro incorporato, ottenendo un risultato opposto a quello che si voleva ottenere. Se invece, si lavora essenzialmente per paesi extracomunitari, l'attività può essere economicamente vantaggiosa perché non si corrisponde né il dazio né l'imposta sul valore aggiunto. Questa, invero, verrebbe restituita in ogni caso, ma l'istituto consente di risparmiare l'interesse relativo al periodo tra l'importazione e l'esportazione definitiva. Può essere conveniente in taluni casi anche una lavorazione promiscua, prevista dagli artt. 15 e 19 della Direttiva, ed in questo caso l'istituto del traffico di perfezionamento presenta indubbi vantaggi rispetto alla zona franca perché con-

sente alle merci che saranno consumate all'interno di non perdere la nazionalità.

In conclusione, prima di creare una zona industriale, sulla cui utilità non vi sono discussioni, è necessario analizzare attentamente, come ha osservato il prof. Ciusa, le esigenze dei mercati, l'entità dei traffici, le lavorazioni possibili ed ogni altro elemento che consenta di stabilire il costo di impianto e di esercizio della zona stessa.

Tra questi elementi vi è anche il costo della vigilanza della zona extradoganale che si volesse creare. Poiché Verona si trova al centro di una pianura operosa, ricca di vie di comunicazione e non in una lontana isola del mare del Nord, occorre costruire un muro o una rete, alti, vigilati in continuazione da sentinelle, ad evitare che le merci siano portate fuori di contrabbando. Se si tratta di magazzini o depositi doganali il costo della vigilanza è molto minore perché è sufficiente che questa sia esercitata alle porte, quando la merce viene immessa o asportata, perché negli intervalli il varco rimane chiuso ed il locale è costruito in modo da non consentire movimenti abusivi. Se infine si tratta di traffico di perfezionamento, il costo è ancora minore perché è sufficiente calcolare i coefficienti per essere certi della destinazione delle merci e prestare le garanzie richieste.

Di fronte a queste tre possibilità, ritengo per ora impossibile stabilire quale potrebbe essere il costo della vigilanza: esso potrà invece essere concretamente valutato quando sarà stata decisa la soluzione da accogliere. Grazie.

Dott. Comm. VINCENZO GIRLANDO

Noi accettiamo le precisazioni che il prof. Dus ha voluto fare circa i controlli nelle zone franche; effettivamente egli è intervenuto come docente dell'Università degli Studi di Roma, come esperto della materia e non in veste ufficiale in relazione alle qualifiche che egli ha.

Dopo queste precisazioni, il prof. Grassani illustrerà la storia delle zone franche e l'utilità di realizzarle in questo momento in Italia, in relazione alla nuova disciplina comunitaria e alla legge-delega di riforma del nostro Paese.

Prof. Avv. ANTONIO GRASSANI

Segretario Generale del Comitato Italiano
per lo studio dei problemi doganali
e merceologici di Bologna
Direttore del Centro Nazionale
di studi doganali di Genova

URGE LA REALIZZAZIONE DI ZONE FRANCHE IN ITALIA

Come avete visto, abbiamo un panorama vario. Direi che il prof. Dus ha aperto alcuni problemi, alcuni interrogativi che devono essere risolti nello studio della zona franca, perché evidentemente se non si risolvono questi interrogativi, noi non possiamo procedere oltre e quindi, in fondo, il prof. Dus ha dato la dimostrazione solare di come sia utile un dibattito, ed una discussione approfondita su questi problemi. In sostanza, noi abbiamo sentito dal prof. Ciusa quale sia e quale potrebbe essere la vocazione merceologica veronese. Ci ha intrattenuto anche su quelli che sono e potrebbero essere i mezzi espressivi — uso un'espressione letterale — di questa vocazione, attraverso l'uso di nuovi strumenti, quali gli aerei-cargo; in fondo, in una economia vitale come quella veronese, l'inserimento di un sistema di rapido trasporto delle merci è un modo felice e interessante di risolvere i problemi proiettati non nel presente ma nel futuro.

Su quanto ha detto Uckmar, circa il problema delle distinzioni terminologiche, io direi che non sia il caso di preoccuparsi eccessivamente. Perché, in sostanza, la Comunità Europea ha voluto definire « zone franche » tutti i territori e le *enclaves* che sono considerate fuori dalla Comunità, ha voluto cioè evitare, in pratica, questioni terminologiche, come è capitato tante volte in Italia, ad esempio per l'olio di oliva, che con



le varie denominazioni non si capisce più quale sia il vero olio di oliva.

La Comunità ha voluto, in pratica, semplificare il linguaggio terminologico; non dovrebbero esserci quindi troppe preoccupazioni, perché la definizione comunitaria è vincolante anche per l'Italia.

Ora riprendo il discorso del prof. Dus: egli si preoccupa in pratica di sapere quali siano le direttrici di marcia ed il funzionamento pratico della zona franca. Mi pare che già nel 1967, in una relazione alla prima Giornata di studi doganali, indicammo la strada da percorrere per risolvere questi interrogativi e dicemmo che gli scopi della zona franca erano e sono necessariamente fuori dalla Comunità; se si attua cioè l'unione doganale, una zona franca doganale al servizio della Comunità non avrebbe senso, sarebbe, direi, una contraddizione logica e, prima ancora, una contraddizione economica.

E allora noi dobbiamo guardare ai mercati dell'Est, cioè a quei mercati che oggi si aprono a prospettive veramente interessanti per qualsiasi economia. Per la produzione italiana credo che la zona franca di Verona

possa porsi su questa linea, in funzione di servizio e possa dire qualcosa di preciso, qualcosa di concreto.

D'altronde anche le Direttive della Comunità vanno interpretate, e qui sorge il grosso problema dell'interpretazione. È risaputo infatti che i giuristi devono fare con le norme giuridiche un vestito che a volte è troppo stretto, a volte troppo largo, che non sempre va bene per tutte le situazioni concrete. È chiaro che la norma deve essere il condensato della realtà, prendendo lo spunto da una situazione reale. Ed allora dobbiamo chiederci quale sia il punto di partenza dal quale ha preso le mosse la Comunità per realizzare la Direttiva sulle zone franche.

La base è il trattato di Roma del 1958 che stabilisce il principio — e questo è un altro aspetto interessante — dell'integrazione, dell'armonizzazione delle varie economie; le espressioni hanno quindi il senso, dal punto di vista giuridico, di dare delle linee di fondo comuni, lasciando però sempre uno spazio utile ai singoli Paesi.

Quando l'Europa sarà una comunità in senso politico, evidentemente questi problemi saranno superati, ma fino a quel momento noi dovremo tener conto del Trattato istitutivo della Comunità. In sintesi, la preoccupazione maggiore degli estensori del Trattato, ed anche vorrei dire di quest'ultima direttiva del Consiglio dei Ministri della Comunità pervenuta recentissimamente, pone l'accento sul problema della concorrenza, vale a dire si cerca di non creare nell'ambito dei sei Paesi comunitari delle situazioni di concorrenza e di squilibrio dannoso nei reciproci rapporti. Quindi noi concepiamo la zona franca come un istituto che consenta non solo la conservazione e la manipolazione, ma anche l'elaborazione dei prodotti più svariati.

In fondo, la figura della « temporanea importazione » assume ora con la zona franca lo scopo di farci percepire una fetta di utile attraverso la trasformazione dei prodotti.

Notiamo inoltre che la regolamentazione comunitaria non si limita a definire che cosa sia la zona franca, ma precisa all'art. 5 che nelle zone franche sono ammessi, oltre le manipolazioni usuali, anche i trattamenti particolari.

Quando, poi, la Direttiva sulle zone franche riporta nell'allegato, a cui si riferiva il gen. Dus, la legge doganale italiana, fa il punto della situazione attuale europea in questo settore.

La Comunità in fondo si preoccupa di sapere quali siano i punti franchi oggi esistenti, facendo rinvio ad un allegato nel quale sono indicate più che altro delle leggi.

Perciò, per la Repubblica italiana cita, a proposito dei punti e depositi franchi, la legge doganale 25 settembre 1940, n. 1424.

Sarebbe stato forse più esatto, come ha detto anche il prof. Uckmar, indicare pure la nuova legge-delega in materia doganale 23-1-1968, n. 29. Questo però avrebbero dovuto farlo presente i nostri rappresentanti a Bruxelles, illustrando la situazione particolare italiana. Ma tutto ciò è un problema di carattere terminologico, non modifica ancora la sostanza delle cose; nel preambolo della Direttiva, che fa parte integrante della stessa, si dice chiaramente che essa va applicata alle zone franche attuali od a quelle che si possono costituire in futuro. C'è quindi una posizione, un iter di sviluppo per queste zone.

L'interpretazione che noi possiamo dare alla Direttiva comunitaria del 4 marzo u.s. sul regime delle zone franche, in relazione a quello che dice il Trattato della Comunità europea, porta a legittimare l'istituzione di nuove zone franche; mi pare quindi che certe interpretazioni del prof. Dus, una volta chiarito l'orientamento e le finalità della zona franca, possano essere superate.

Senza dire che, in fondo, io mi riallaccio a quello che diceva in altra occasione il prof. Ciusa, che cioè la zona franca non ha valore soltanto per se stessa, ma come coagulo di altre iniziative; cioè non è solo un polo di sviluppo economico, ma è un polo di attrazione, e questo è un dato che noi non dobbiamo dimenticare.

È chiaro che un muro attorno alla zona franca non è fortunatamente il muro di Berlino, ma richiama e attrae altre iniziative. Credo che su questa linea sia anche il dott. Perticarà, che ha affrontato il problema della possibilità della zona franca in termini estremamente rigorosi e molto pratici.

Appesi in questa sala ci sono due riquadri riportanti, rispettivamente, il frontespizio del « Giornale degli economisti - rivista degli interessi italiani » ed un ordine del giorno del 1904 sull'attuazione delle zone franche in Italia. In quell'anno e con quell'ordine del giorno, l'Assemblea delle Camere di Commercio Italiane chiedeva la costituzione delle zone franche in sette paragrafi che sono estremamente chiari nella loro concisa formulazione e che dimostrano una lungimiranza notevole. Possiamo constatare come dal 1904 la situazione sia rimasta ferma a quell'ordine del giorno e questo dimostra la staticità della nostra pubblica amministrazione. La storia ci può insegnare tuttavia qualche cosa: quei signori avevano individuato già nel 1904 delle esigenze di sviluppo dei trattici, in una situazione economica e politica diversa dalla nostra, valide ancor oggi che ci troviamo in un contesto economico e doganale aperto ai Paesi della Comunità ed ai Paesi extra comunitari, in Europa e nel mondo.

Sul piano storico vi sono dei precedenti che possono essere interessanti: nel 1500, e precisamente dal

1550 al 1592, abbiamo avuto in Italia due zone franche: una a Livorno, sotto la politica medicea estremamente illuminata, e una a Genova dove si andava con le cautele tipiche del mondo italiano. A Genova si è creata una situazione di punto franco che non funzionava affatto. A Livorno invece operavano imprenditori ebraici che erano fuggiti dalla Spagna a causa dell'inquisizione e si era creato qualcosa di veramente efficiente e starei per dire moderno.

Questi due precedenti storici ci possono dire qualcosa, cioè che il modo con cui formeremo le strutture della zona franca di Verona ci dirà se essa potrà avere successo, posto che la posizione geografica ed economica della città è ideale, situata com'è all'intersezione dei traffici del Nord verso il Sud e dell'Est verso l'Ovest.

Andando oltre questi riferimenti storici, che ci prospettano esperienze ed antefatti significativi, avrei ora da proporre lo studio del problema dei « punti franchi di corrispondenza » ed in tal senso ho chiesto all'Amministrazione Federale della Finanza Svizzera di approfondire il tema del collegamento funzionale tra le loro zone franche e la auspicata zona franca di Verona.

Io mi ricollego spesso agli Svizzeri perché oggi essi sono i più attenti a questi problemi in Europa, sia per la loro tradizione commerciale sia per la dimensione territoriale del loro Paese molto piccola.

Ho detto loro, in sintesi, se non sarebbero interessati ad instaurare rapporti di corrispondenza e di reciproca integrazione tra la futura zona franca di Verona, in cui sia consentita la trasformazione dei prodotti agricoli, industriali e commerciali, ed i loro punti franchi di prevalente deposito di piccole dimensioni.

Questo discorso noi lo ripeteremo con gli austriaci che hanno centrali di deposito e di lavorazione in regime di punto franco di limitate dimensioni a Innsbruck, e con i tedeschi.

Anche questi temi potranno essere in seguito maggiormente approfonditi e condurre a quel discorso completo che in fondo è l'unico che serve a giustificare la bontà delle idee.

Ormai abbiamo delle linee di fondo, ora ci manca l'apporto prezioso degli operatori veronesi i quali dovranno dirci le loro osservazioni, perché non è vero che debbano intervenire nella discussione soltanto coloro che conoscono a fondo i problemi doganali. Personalmente, avevo fatto una proposta che cortesemente gli Enti veronesi hanno accettato: di inviare cioè un questionario alle aziende in previsione del Convegno odierno ed ieri sera ho visto le risposte. Ve ne sono molte di normali, nel senso che plaudono all'iniziativa, ma vi assicuro che ve ne è qualcuna di veramente interessante e questo è un contributo concreto,

un modo di far vita ad un'iniziativa ed un sistema di democrazia per rendere partecipi i cittadini ad un'intelligente attività.

Credo che possiamo esprimere agli Enti promotori del presente « Incontro » un sincero riconoscimento ed un vivo plauso perché hanno percepito, forse fra i primi in Italia, l'importanza di questo interessante polo di sviluppo economico. A Genova quando si è discusso nel febbraio scorso dei punti franchi, gli unici che hanno posto una candidatura precisa ad averne uno di funzionale e con valide motivazioni, sono stati i veronesi ad opera del dott. Lizzari della Camera di Commercio, e dell'ing. Bonvicini della Cantiermacchine.

Riprendendo qui un'osservazione che ha fatto a Genova l'ing. Bonvicini, ricordo come si ponga ogni anno in occasione della Fiera Internazionale dell'Agricoltura di Verona, un grosso problema di meccanizzazione, richiamato anche dal prof. Ciusa. Si presenta cioè la necessità di importare macchine straniere e di trasformarle ed adattarle, entro certi limiti, alla dimensione italiana, tenuto conto della struttura dell'agricoltura e dell'estensione dei poderi. Oggi queste operazioni non si possono fare in libertà, e sarebbe proprio questo uno degli scopi ed un modo di essere della zona franca.

Noi dovremmo essere i più feroci sostenitori della libertà doganale, perché in questo momento avremmo da essa tutto da guadagnare, considerato il forte sviluppo industriale che registra l'Italia, l'ottavo Paese industriale del mondo, nonostante tutti i limiti della nostra economia e la rigidità delle nostre strutture burocratiche. Questo dimostra che abbiamo delle capacità di estrema serietà e di grande adattabilità ai fenomeni economici internazionali.

Vorrei qui sottolineare quanto gli Enti veronesi affermano, che cioè la Fiera di Verona è una cosa bellissima, ma che però il discorso deve essere sviluppato ulteriormente, perché essa non resti soltanto una esposizione di quanto è capace di fare Verona, ma diventi uno strumento di promozione economica nella realtà europea. Abbiamo i grandi mercati dell'Est che si aprono oggi alle nostre prospettive, cerchiamo di sfruttare questo momento storico; se sarà necessario, dobbiamo intervenire in modo deciso a Bruxelles perché la CEE codifichi il diritto doganale comune.

I tedeschi hanno polemizzato duramente per il porto di Amburgo per porlo in situazione di privilegio nella Comunità, ed è un fatto innegabile, un fatto storico, che tutti conoscono: la tutela degli interessi, credo, sia sempre un fatto positivo.

Avrei concluso: non dimentichiamo quello che significa l'esperienza storica del passato. Gli olandesi, ad esempio, hanno ricavato grande ricchezza nel 1600,

oltre che dalle colonie anche dalle zone franche; formidabili commercianti, avevano creato in quel tempo a Curaçao un porto franco, dove portavano i loro manufatti da Rotterdam per introdurli nel Centro-America, cosa che ha procurato loro una enorme ricchezza. Evidentemente certe situazioni storiche non si possono ripetere. Però il problema base, zona franca-polo di sviluppo e, come diceva il prof. Ciusa, polo di attrazione non è mutato. Perciò dobbiamo arrivare celermente alla costituzione del Comitato ed a concretizzare il discorso.

Qualche volta dico ai miei collaboratori che gli uomini si possono distinguere in aerei e ruspanti; teniamoci agli uomini ruspanti, guardiamo alla realtà delle cose, costituiamo il Comitato, affrontiamo il problema concretamente, presentando al Convegno di Genova, del novembre prossimo, il progetto della zona franca di Verona.

In quella sede verranno presentate probabilmente altre analoghe iniziative italiane, ma questo non deve assolutamente preoccupare, perché, come diceva il prof. Ciusa, esiste anche una integrazione di interessi tra le diverse città italiane.

Se noi riusciremo a far comprendere che la zona franca di Verona, secondo una specializzazione merceologica che può essere particolare o generale, cosa che si potrà approfondire in seguito, può essere un grosso affare per l'Italia ed anche per altre zone franche che possono sorgere con altre specializzazioni merceologiche, noi costituiremo una unità di interessi per portare avanti un discorso documentato e compiuto, che il Governo e l'Amministrazione italiana non potranno non considerare.

Grazie per la vostra paziente attenzione.

Dott. Comm. VINCENZO GIRLANDO

Il prof. Barbieri, Preside della Facoltà di Economia e Commercio, non è potuto intervenire per impegni universitari. Egli si è premurato tuttavia di mandare una lettera di saluto e di apprezzamento a tutte le Autorità, a tutti gli intervenuti e soprattutto ai docenti qui presenti, a cominciare dal decano prof. Menegazzi.

Egli ricorda per nome ciascun docente, inviando ad ognuno una parola particolare.

Ho ritenuto mio dovere darne notizia.

Ora, però, prima di dare avvio alla discussione, dato che sono stati posti molti interrogativi, e ad un certo

momento si è parlato di mercato dell'Est, si è discusso se la zona franca di Verona si debba considerare in seno alla Comunità o al di fuori della stessa, a questo punto io riterrei opportuno di dare la parola al dott. Mastropasqua, funzionario dell'Amministrazione doganale italiana. Il dott. Mastropasqua, come alcuni di noi sanno, fino a pochi mesi fa è stato responsabile di un delicato settore di attività in seno alla Commissione delle Comunità Europee, e più precisamente, di quello riguardante l'armonizzazione delle legislazioni doganali dei sei Stati membri, la regolamentazione relativa alla difesa contro le pratiche di dumping, premi e sovvenzioni da parte di Paesi estranei alla Comunità e la disciplina relativa alla determinazione dell'origine delle merci formanti oggetto d'interscambio fra la Comunità e i Paesi Africani e Malgascio associati.

Dott. ANTONIO MASTROPASQUA Direttore di 1° Classe delle Dogane Capo-Divisione onorario della Commissione delle Comunità Europee

La ringrazio, Signor Presidente, per l'onore che mi accorda di parlare dinanzi a questa assemblea di uomini politici illustri e di costruttivi esponenti del mondo economico e commerciale.

Farò del mio meglio per essere degno di tanto alto onore.

Poc'anzi sono state indicate, dall'oratore che mi ha preceduto, due categorie di uomini: gli uomini aerei e gli uomini ruspanti. Vorrei inserirmi in questa seconda categoria per mantenere la conversazione sul piano pratico e quindi vedere il « problema di Verona » alla luce di alcuni elementi concreti.

Si è parlato di zona franca, si è parlato lungamente della direttiva comunitaria, della sua portata e dei suoi effetti. A tale riguardo amerei, se è possibile, e a solo titolo personale, apportare qualche contributo a quei lavori che saranno svolti successivamente dal Comitato incaricato dello studio di tale problema.

Innanzitutto, amerei dire che il problema della zona franca di Verona dovrebbe essere esaminato, a mio sommo avviso, nel quadro dei principi, dei criteri e delle procedure fissati dalle quattro direttive fondamentali adottate il 4 marzo scorso dal Consiglio delle Comunità Europee, nonché nel quadro delle norme stabilite dal « Regolamento sul transito comunitario », che sarà molto probabilmente adottato dallo stesso Consiglio nella sua prossima seduta del 18 marzo. Secondo me, non si dovrebbe fare a meno di esaminare

l'insieme delle norme previste dalle direttive riguardanti i depositi doganali, le zone franche, il traffico di perfezionamento attivo e la dilazione del pagamento dei dazi doganali, delle tasse di effetto equivalente e dei prelievi agricoli, perché questi quattro atti comunitari, in conseguenza delle innovazioni che essi apportano alla legislazione doganale italiana, costituiranno indubbiamente degli efficaci e moderni strumenti per contribuire non soltanto alla riforma di tale legislazione, ma soprattutto all'incentivazione di maggiori e più armonici interscambi commerciali nell'ambito della Comunità e di più armonici sviluppi economici nelle regioni della stessa Comunità. A mio parere, questi quattro atti comunitari sono da considerare i fondamenti principali della regolamentazione doganale comunitaria. Quindi, mi sembra che tali atti comunitari non possano essere esaminati separatamente, isolatamente, quando si vogliono esaminare problemi di natura giuridica, commerciale, industriale, economica, tecnica ed amministrativa che possono essere sollevati dalla creazione di una zona franca in questo o quello Stato della Comunità.

Ciò detto a mo' di premessa, se Lei ci consente, Signor Presidente, desidererei, e sempre a titolo personale, apportare qualche precisazione su alcune affermazioni fatte dai miei precedenti eminenti oratori.

Si è detto che la direttiva si limita ai dazi doganali e ai prelievi agricoli e quindi non prende in considerazione le altre imposte indirette esigibili (IGE, imposta di fabbricazione, ecc.). A tal riguardo va chiarito che la Commissione di Bruxelles, nel sottoporre al Consiglio le sue proposte in materia di legislazione doganale, ha inteso soprattutto armonizzare, in vista dell'attuazione dell'unione doganale prevista dal Trattato di Roma, le norme doganali riguardanti gli istituti principali delle legislazioni doganali nazionali, non soltanto perché tale armonizzazione si rendeva urgente ed indispensabile, ma anche per completare l'opera svolta nel campo delle norme tariffarie. In sede dei lavori preparatori per l'elaborazione della proposta di direttiva relativa alle zone franche, si è constatato che ogni Paese ha dato una denominazione diversa ai territori extradoganali.

Difatti, in Italia si sono trovati i punti franchi, i depositi franchi e le zone franche, quest'ultime peraltro non ancora disciplinate sotto il profilo propriamente doganale; in Francia si è notato che la legge doganale prevede zone franche marittime e fluviali, che non sono ancora istituite, nonché le zone franche, operanti, del « Paese di Gex » e dell'Alta Savoia; in Germania si sono trovati vari porti franchi, fra cui quello importante di Amburgo; in Belgio la legge doganale del 1842 prevede la istituzione di depositi franchi, che attualmente non sono esistenti; ed infine nei

Paesi Bassi si è potuto constatare che esistono alcuni depositi doganali il cui carattere è piuttosto quello dei depositi franchi. Stando così le cose, e poiché i regimi doganali di tali territori extra-doganali differivano fra loro, anche sostanzialmente, si trattava di creare un regime doganale comune, in modo da eliminare le disparità riscontrate nel campo legislativo, regolamentare e amministrativo, soprattutto ed innanzitutto in materia doganale. A me sembra evidente che la realizzazione compiuta nel settore doganale avrà un'incidenza diretta nel settore dell'armonizzazione relativa alle altre imposte indirette esigibili all'atto dell'importazione delle merci non comunitarie. Sicché, è in questa sede che sarà trovata la soluzione adatta anche per ciò che riguarda la sospensione del pagamento di tali imposte dirette allorché le merci non comunitarie saranno introdotte nei punti franchi, nei depositi franchi e nelle zone franche, sia per lo stoccaggio vero e proprio di esse che per la loro lavorazione.

In secondo luogo, merita una precisazione l'altro problema che è stato sollevato, cioè quello delle manipolazioni usuali delle merci. Dicevo poc'anzi che occorre cucire insieme, se mi si passa l'espressione, le varie direttive citate prima. Difatti, quella relativa ai depositi doganali prevede che siano ammesse tutte le manipolazioni che formeranno oggetto di una lista comune, attualmente allo studio, alla quale lista fa rinvio la stessa direttiva riguardante le zone franche. Il che vuol dire che nei punti franchi, nei depositi franchi e nelle zone franche esistenti attualmente nella Comunità, o che saranno creati successivamente, potranno essere realizzate le stesse manipolazioni usuali realizzabili nei depositi doganali. Poiché la disciplina riguardante i depositi doganali, così come è dettata dalla Comunità, è da considerare più moderna rispetto a quella attuale dei depositi doganali italiani, mi sembra che rimanga da fare un calcolo delle convenienze ai fini della creazione di un territorio extra-doganale in questa o quella provincia. In altri termini, ci si può domandare se per quanto riguarda tali manipolazioni, occorra fare ricorso ai depositi doganali oppure alle zone franche previste dalla direttiva comunitaria.

In terzo luogo, per quanto riguarda le attività economiche che vanno sotto il nome di traffico di perfezionamento attivo, e cioè le trasformazioni e lavorazioni vere e proprie delle merci in regime di temporanea importazione, desidero attirare l'attenzione sul fatto che le zone franche disciplinate dalla direttiva comunitaria non passano al di là dell'unione doganale, e ciò contrariamente a quanto è stato detto in proposito da un illustre oratore. Quando si parla di lavorazioni e trasformazioni nelle zone franche, nei punti franchi, nei depositi franchi e nei depositi doganali, non va dimenticato che esse, con l'entrata in vigore

della direttiva relativa al traffico di perfezionamento attivo, cadono tutte sotto l'imperio delle norme previste, in materia, da tale direttiva comunitaria. In sostanza, sul piano dell'applicazione della legislazione doganale comunitaria, l'industria che verrà a trovarsi entro una zona franca, o un punto franco o un porto franco o un deposito franco, o che utilizzerà un deposito doganale previamente autorizzato, si troverà nelle stesse condizioni di quell'altra industria concorrente situata, per esempio, a qualche metro al di fuori dei territori extradoganali. Si è inteso così, a Bruxelles, di costituire un equilibrio fra le due situazioni, fra le due industrie. In caso contrario, si sarebbero creati favoritismi e disparità incompatibili nell'ambito di un'unione doganale. Anche su questo aspetto del problema mi sembra che un esame delle convenienze economiche meriti di essere fatto « a priori ».

In quarto luogo, è stato detto, o mi è parso di capire, che la direttiva comunitaria relativa alle zone franche ha congelato la situazione dei punti franchi e dei depositi franchi previsti dall'art. 1 dell'attuale legge doganale italiana.

A questo proposito vorrei permettermi di dire che vi è una norma, in tale direttiva, che regola non solamente le « enclaves » attualmente esistenti nei sei Paesi, ma anche quelle che potrebbero essere istituite dagli Stati membri successivamente alla data di entrata in vigore della medesima direttiva. Il che vuol dire che le zone franche, i punti franchi, i porti franchi e i depositi franchi istituiti prima o dopo l'entrata in vigore della direttiva comunitaria saranno disciplinati dalla stessa normativa.

Infine, va fatto osservare, se si tiene conto delle attività proprie al transito delle merci comunitarie e non comunitarie nell'ambito del territorio della Comunità, che anche la circolazione di tali merci va esaminata attentamente alla luce delle nuove procedure che il Consiglio, come ho detto all'inizio, sta per stabilire in materia e che entreranno in vigore, molto probabilmente, il 1° gennaio dell'anno prossimo. Tale esame mi sembra necessario per vedere, soprattutto, quali implicazioni pratiche potrebbero avere, sulle soluzioni da dare ai problemi in presenza, le norme che saranno stabilite dal regolamento sul transito comunitario.

Né sembra che vada dimenticato l'esame della direttiva relativa al pagamento differito dei dazi doganali e dei prelievi agricoli, che costituisce una vera e propria innovazione per quanto riguarda la legislazione doganale italiana.

Per concludere, mi sia consentito, Signor Presidente, di fare una suggestione al Comitato di Studio che sarà istituito alla fine dei lavori di questo Convegno. Desidererei dire che, ancor prima di potere procedere

ad una scelta tra « zona franca specializzata » e « zona franca a carattere generale », a me sembra, e lo dico a titolo strettamente personale, che occorre, allo stato delle cose, approfondire l'esame degli atti comunitari di cui ho fatto cenno sopra, non soltanto per ricavarne le implicazioni di carattere giuridico, ma soprattutto per ricavarne le implicazioni sul piano economico. È soltanto dopo questa prima fase di studio che si potrebbe vedere meglio verso quale soluzione pratica occorre orientarsi, e ciò, evidentemente, tenuto conto delle esigenze della provincia di Verona e delle province viciniori, della particolare posizione geo-economica in cui si trova la città di Verona, nonché della dinamica degli sviluppi industriali, agricoli e commerciali, a breve, medio e lungo termine, della stessa provincia di Verona e delle altre confinanti.

Signor Presidente, La prego di accogliere il mio devoto ringraziamento per avermi voluto ascoltare pazientemente.

Dott. Comm. VINCENZO GIRLANDO

Noi ringraziamo il dott. Mastropasqua delle precisazioni che ha voluto fare a titolo personale nella discussione; ed ora dò la parola al Presidente dell'Amministrazione Provinciale, ing. Tomelleri.

Ing. ANGELO TOMELLERI
Presidente dell'Amministrazione Provinciale di Verona

Ho ritenuto opportuno prendere la parola per illustrare alcuni punti. Il fatto della presenza simultanea dell'Amministrazione Provinciale, del Comune e della Camera di Commercio di Verona rappresenta una volontà comune diretta a portare avanti un determinato problema veronese (la « Zona franca ») che noi riteniamo sia estremamente valido. Su questo tema, che è stato visto e studiato nelle rispettive sedi, abbiamo trovato un punto d'incontro per cercare di farne lo strumento che ci porti avanti sul « carro della speranza ». Abbiamo caricato su questo carro quelle che possiamo considerare le volontà e le aspirazioni dei veronesi. Non era un carro vuoto o solo carico di volontà d'iniziativa e di desiderio di fare, ma era già pesante perché su di esso avevamo potuto ospitare i Magazzini Generali, la Fiera di Verona, tutte le attività della Zona Agricolo-Industriale, e poi tutte le realiz-

zazioni e le esperienze passate di Verona. Direi che questo carro, portato all'esame di questo Convegno, ha subito uno scossone abbastanza violento. Non ci disturbano questi scossoni, perché sono veramente degli avvertimenti che ci mettono in guardia affinché le nostre attività possano arrivare a buon fine. In questo senso vorrei dire una parola chiarificatrice perché noi, che ci eravamo avviati nel campo di queste attività, non pensavamo di realizzare delle cose impossibili, avventate od utopistiche. Quando noi del Comitato Regionale per la Programmazione Economica del Veneto abbiamo illustrato il tema, e l'abbiamo fatto accogliere nel « sacro testo » del « Piano di sviluppo economico regionale 1966-70 », lunghissimo, che penso non tutti abbiano letto, il concetto della « zona franca di Verona », che da noi era visto allora come luogo d'incontro commerciale di respiro più largo, ha trovato la sua collocazione integrale così come noi l'avevamo voluto e come il Veneto doveva riceverlo, se voleva trovare, attraverso la Verona commerciale, una sua funzione nella più vasta comunità nazionale e internazionale. Perciò nella vasta panoramica che è stata illustrata questa mattina, io mi permetterei di fare delle piccole puntualizzazioni.

È vero innanzitutto che nel documento finale varato dal Comitato Regionale per la Programmazione Economica, la volontà politica dei Veneti trova la sua estrinsecazione; questo è quello che conta: le azioni e gli interventi che abbiamo deliberato stanno veramente camminando in questo senso.

Mi riferisco all'Autostrada d'Alemagna che è stata avviata e data all'IRI fino a Vittorio Veneto; essa non rappresenta una azione collaterale, di disturbo, rispetto all'Autostrada del Brennero perché attualmente è vista semplicemente come una soluzione volta a sollevare quella sacca di depressione che è il Bellunese: unica speranza dei bellunesi è infatti il raccordo autostradale. Poi non sapremo quali sviluppi potrà avere questa nuova autostrada: se andrà ancora verso il Brennero o se andrà invece direttamente fino a Tarvisio: l'importante è che la sacca del Bellunese possa avere possibilità di sollievo.

È stato indicato, poi, come altro argomento prioritario, la strada che dalla « Romea », attraverso Adria e Rovigo deve arrivare fino a Legnago; in base alla legge 22 luglio 1966 n. 614 due miliardi sono stati stanziati per l'avvio di questa arteria.

Il terzo impegno prioritario del Comitato Regionale per la Programmazione Economica era il completamento dell'idrovia Fissero-Tartaro-Canalbianco. Anche a questo proposito sta per essere varata una legge per l'utilizzo di 50 miliardi; siamo in attesa che questa sia approvata e poi certamente il Fissero-Tartaro-Canalbianco avrà la sua definitiva sistemazione.





Direi, riassumendo, che le volontà dei Veneti sono state rispettate, almeno fino a questo momento. Che poi ci siano dei tentativi per distorcere la programmazione, a proposito di talune sistemazioni reticolari dell'ordinamento viario veneto, ciò va imputato alla scarsa forza politica del Comitato regionale e per questo bisognerà attendere l'istituto regionale. Direi invece che il piano deve renderci ancora più vigili e attenti a quello che può succedere intorno a noi.

In ogni caso, le intenzioni degli altri e le loro reazioni non possono porci su un piano di sterile attesa: ormai noi siamo partiti e dobbiamo fare che questa nostra partenza trovi rapidamente uno sbocco. Dobbiamo puntare ad una Verona commerciale in funzione non solo di tutto il Veneto, ma anche della bassa Lombardia, perché, ad esempio, Mantova gravita su di noi; perché non ha problemi concorrenziali con Verona ed anzi quando suggerisce delle soluzioni le integra con le nostre, perché altrimenti esse non potrebbero vivere di loro forza autonoma. Si pongono temi molto larghi ed io qui non voglio rubare spazio alla discussione. Volevo dire solo queste cose, ed è in relazione a queste che noi questa mattina abbiamo posto davanti a noi il « carro della speranza ». Il cammino è stato ed è ancora lungo e difficile; direi però che la forza della nostra speranza è superiore alle difficoltà del cammino che abbiamo da percorrere.

Ed è con questi intendimenti che noi dobbiamo recepire tutte le indicazioni che sono venute da questo Convegno. Ora è necessario concludere questo Incontro con la costituzione di un apposito Comitato, perché ad ogni azione promozionale si deve dare subito lo strumento per passare alla fase concreta. Certamente, ci saranno degli ostacoli, ma noi li supereremo, perché la forza di Verona nel settore commerciale è la forza stessa del Veneto e di un'area molto più vasta.

Dott. Comm. VINCENZO GIRLANDO

Ed ora, dovendo dare inizio alla discussione invito chi lo desidera, a prendere la parola soprattutto per chiarire le idee, perché finora abbiamo sentito solamente la voce di docenti, di esperti e di dirigenti degli Enti locali. Chi vuole delucidazioni sulla « zona franca » di Verona è bene che lo faccia; tutte le domande sono quindi ammesse o ai relatori o ad altri presenti al tavolo di Presidenza.

La parola al dott. Perticará, Direttore dei Magazzini Generali.

Dott. GIUSEPPE PERTICARA

Direttore dei Magazzini Generali di Verona

Signor Presidente, sia consentito a me portare un modesto contributo al presente incontro che io attendevo da tempo. Per la verità, la puntualizzazione e la posizione di Verona l'abbiamo studiata da diversi anni e oggi vorremmo che questa giornata fosse conclusiva sul tema, sí da dare al Comitato tanto auspicato un tema chiaro e preciso. Sulla posizione di Verona ormai è inutile discutere; la posizione di Verona, sia politicamente che geograficamente, sia sotto tutti gli altri aspetti, è stata puntualizzata in questa e in altre sedi. A me sembra, però, che bisogna approfondire il discorso sulla specializzazione.

Il termine « specializzazione » porta di per sé a ridurre il settore operativo e conduce ad una profonda meditazione. Al prof. Ciusa non dispiacerà se, in quest'epoca di dissenso, c'è uno che dissente da quanto Egli ha esposto. Il prof. Ciusa vede la zona franca di Verona come — se ho ben capito — uno strumento per valorizzare l'economia agricola provinciale.

Come specializzazione la propone agricola in senso vasto, profondo e completo.

Siamo su un piano totalmente diverso. Io sono dell'avviso invece che Verona debba puntare con decisione su una zona franca a vocazione generale, ed avere semmai delle linee di specializzazione. Ma a Verona il gruppo merceologico ha da essere generale, anche perché non sono i veronesi a portare nella zona franca i loro prodotti. La zona franca di Verona deve accogliere (e può accogliere perché c'è già la spinta commerciale essenziale e il direttore della Dogana può darmene atto) il traffico di transito verso i Paesi della Comunità e soprattutto quello con i Paesi Terzi. Le direttrici che seguono alcuni prodotti che possono integrarsi con i nostri, sono quelle dei porti di Trieste e di Venezia, nel senso che nei porti di Trieste e di Venezia confluiscono tutti i traffici col Medio Oriente, col lontano Oriente, col bacino del Mediterraneo, traffici che tuttavia non sono diretti esclusivamente su quei porti.

In questa sede si è accennato al container; l'ora del secondo quanto sta scritto sul bollettino dell'Unioncamere del 1904. A quell'epoca era giustificata la zona franca portuale perché bisognava liberare i piroscafi. Oggi il piroscavo si può liberare in tre-quattro ore. Il porto è diventato e diventerà sempre più un punto di attracco e di rapido scarico della nave verso i punti interni.

In questa sede si è accennato al container, l'ora del container sta arrivando, gli scioperi di Genova di questi giorni confermano sulla bontà del sistema; quindi è tutta una impostazione nuova che bisogna dare. Il

porto è un punto di attracco, di rapido scarico e di rapido avviamento verso i punti interni. Verona può acquisire, per quella posizione di cui più volte si è parlato, tutti questi traffici e nella « zona franca » procedere a quelle preparazioni che la nuova legge doganale consente.

Solo in questo modo le zone franche interne e i porti vengono ad acquisire funzionalità ed essere di aiuto, e di sostegno all'economia dei trasporti e della produzione.

Il prof. Ciusa poi ha fatto una piccola parentesi sui magazzini frigoriferi. Anche qui io mi permetto di dissentire. Egli nel gruppo merceologico frigorifero ha elencato, se non sbaglio, un numero limitato di prodotti e ha accennato alle tecniche frigorifere. Io la posso assicurare e tranquillizzare perfettamente, che la tecnologia frigorifera, i magazzini frigoriferi sono sempre più polivalenti, e nel senso della bassa temperatura e nel senso di temperature che consentono la refrigerazione dei prodotti. Noi tendiamo ad abbassare la temperatura per avere la possibilità di accogliere tutti i prodotti, dai surgelati ai congelati, ai refrigerati in atmosfera normale e in atmosfera controllata.

Concludo, riaffermando ancora, e vorrei che questo restasse proprio ben fisso, che la zona franca di Verona deve essere, scusate l'imperativo, a vocazione generale, con particolari linee di specializzazione. Grazie.

Dott. Comm. VINCENZO GIRLANDO

Io darei subito la parola al sen. Trabucchi che mi pare debba partire... prima a Zanotto, va bene. Allora il prof. Zanotto:

Prof. GIORGIO ZANOTTO **Presidente della Zona Agricolo-Industriale di Verona**

Vorrei brevemente esprimere alcuni punti di vista, di cui due più concreti e uno « di principio ». Mi pare ci sia stato un punto nello svolgimento delle relazioni che ha gettato una doccia fredda su alcuni dei presenti, quando è stato giustamente rilevato che il punto franco a vocazione industriale può dar luogo a grosse delusioni, perché il beneficio può ridursi in nulla o addirittura in un aggravio, dal momento che, col sistema dei dazi ad valorem e non specifici, il pagamento della

dogana al momento dell'uscita può essere superiore a quello che sarebbe stato dovuto al momento dell'entrata; per cui il conto torna con un bilancio negativo invece che con un bilancio positivo. Ora, questo problema mi pare che ci ponga alcuni interrogativi piuttosto seri, e io penso che meriti un approfondimento, perché non tutto avviene in modo automatico; infatti quando un prodotto viene trasformato non è che sul prodotto che si ottiene si applichino le stesse tariffe che sarebbero state applicabili alle materie prime al momento dell'introduzione, perché trattasi di tariffe su beni diversi, frutto appunto di trasformazioni industriali. Allora il problema è quello di vedere se il sistema tariffario è tale per cui l'applicazione delle tariffe per il prodotto ottenuto comporti o non comporti un certo vantaggio rispetto alle tariffe che sarebbero state applicate sulle materie prime.

Non si tratta dunque di un calcolo meramente aritmetico, ma ciò che conta è la struttura del sistema tariffario, e quindi c'è tutta un'analisi piuttosto approfondita da fare per vedere entro quali limiti e in quali settori una specializzazione, diciamo così, industriale della zona franca possa essere vantaggiosa o meno sotto il profilo che ci interessa. Dico questo perché non mi sembra che noi possiamo senz'altro rinunciare ad una indagine in questo settore, cioè rinunciare automaticamente alle zone franche a vocazione industriale per limitarci al puro discorso delle zone franche a vocazione commerciale: c'è dunque un approfondimento da fare.

Un secondo punto mi sembra importante: per quanto riguarda la questione merceologica (rimaniamo nell'ambito, per intenderci, della vocazione commerciale), noi vorremmo superare il limite dei prodotti agricoli. Noi non dobbiamo guardare alla scelta merceologica in funzione della qualità dei prodotti che si producono nella provincia di Verona. Ora, domandiamoci, dove vendiamo noi veronesi la nostra produzione agricola? La vendiamo, tipicamente, all'interno e nell'Europa del MEC, in particolare in Germania. Con l'applicazione totale delle norme del MEC vendere in Germania è come vendere a Verona, cioè non comporta un problema doganale.

Per cui il fatto che Verona abbia una certa vocazione agricola non significa niente agli effetti della scelta merceologica dei beni su cui noi dobbiamo avere un beneficio. Ma nei confronti dei Paesi terzi qual è la materia dell'interscambio? Quali sono le merci da importare, le merci di esportazione, le eventuali correnti di transito, le interconnessioni di interessi tra paesi terzi con i paesi della Comunità, che possono trovare qui a Verona un certo interesse? È lì che noi dobbiamo appuntare la nostra attenzione; e allora mi sembra che proprio sul piano di questo interscambio con i

Paesi terzi noi possiamo trovare altri interessi che non sono affatto necessariamente legati alla tradizione produttiva della provincia di Verona, ma sono invece legati alle prospettive delle correnti di traffico, in una economia che necessariamente diventa più viva anche nei confronti di un mercato sempre più ampio. È in quella direzione che noi dobbiamo guardare per scegliere le specializzazioni merceologiche.

Il terzo punto è essenzialmente un discorso di metodo. Al convegno di Genova credo che difficilmente potremo maturare un discorso sufficientemente largo; Genova è una fase, una tappa, poi ce ne saranno delle altre. Noi dovremmo però andare a Genova con idee precise circa la zona franca di Verona, a vocazione commerciale, o ad eventuale vocazione industriale, a vocazione commerciale con specializzazione, oppure senza specializzazione, tutte cose che saranno decise. Ma non vorrei che noi ci presentassimo con uno schema, quali che siano le cose che diremo, in un certo senso vecchio. Noi siamo qui con tutte le nostre belle statistiche, il Nord, il Sud, l'Est, l'Ovest ecc., che noi invochiamo per fare l'interesse di Verona. Ci sarà Brescia che vorrà fare il suo discorso, Bologna che vorrà fare il suo, ci porremo sul piano concorrenziale e si compirà una specie di dovere d'ufficio nel difendere gli interessi della nostra città, portando degli argomenti che danno forza alle nostre considerazioni, ma che possono essere valide anche per altri centri, perché ognuno crede di essere al centro del mondo.

Ed ecco il discorso di metodo: non sarebbe possibile sviluppare un discorso del tipo di quello richiamato da un egregio relatore precedente quando alludeva ad una certa possibile collaborazione fra una zona franca, per esempio veronese, ed altre zone franche, ad esempio quelle svizzere? Non potremmo noi anche fare un discorso, un discorso di *comune interesse* con il porto di Venezia e con quello di Genova, data l'interconnessione esistente tra i vari tipi di trasporto, per terra, per mare, per via aerea, anche a mezzo dei containers?

È in fondo il discorso di Genova che ha capito di non potersi sviluppare sulla ristretta fetta di terra o rubando spazio al mare, ma soltanto in terra piemontese.

È un discorso sostanzialmente dinamico, che vale per Genova e vale per Venezia; occorre cioè impostare in modo nuovo le relazioni fra i porti e l'entroterra, in modo da fare di Verona un centro di smistamento e di incontro delle merci che fanno capo a quei porti. È vero che le forme sono come il vestito che muta a seconda del corpo. Cioè noi dobbiamo creare prima una realtà, un metodo di lavoro e poi le forme seguiranno.

È quindi auspicabile che noi cerchiamo di dare un respiro largo a questo problema, e lo impostiamo in termini di reciproco potenziamento, di equilibrio e di interconnessione, in una valutazione di sintesi.

Io ho finito: ho voluto soltanto porre un punto di discussione, nonostante mi renda conto delle difficoltà pratiche: ma i convegni sono fatti appunto per questo.

Dott. Comm. VINCENZO GIRLANDO

Ringraziamo il prof. Zanotto e diamo la parola al sen. Trabucchi, che deve poi partire.

Sen. Avv. GIUSEPPE TRABUCCHI

Ho chiesto la parola soprattutto per due motivi. Il primo è quello di dare un'informazione che credevo fosse abbastanza nota e cioè che le famose norme delegate, che dovrebbero concretizzare i principi della legge delega, sono state varate dagli uffici ministeriali e credo, se non erro, che stiano per essere mandate, o siano state mandate in questi giorni al Consiglio di Stato per ottenerne il parere prima di trasmetterle alla Commissione parlamentare. Questa notizia mi permette anche di dire che il Comitato che state per istituire potrà, probabilmente con l'aiuto del Ministero e della Guardia di Finanza, avere sull'argomento delle informazioni più precise delle nostre e quindi lavorare su un testo più sicuro.

Volevo aggiungere anche alcune piccole considerazioni, di quelle che fanno piacere e di quelle che fanno meno piacere. Io ho sentito con molto piacere, per mio conto, le precisazioni che ha fatto il prof. Uckmar ed anche le osservazioni che ha fatto il Gen. Dus. Perché, talora, la gente comune crede di aver trovato la ricetta contro tutti i mali; mentre, in realtà, spesso i mali rimangono. A quello che è stato detto mi pare di dover aggiungere qualche altra cosa. La prima è quella cui accennava anche il prof. Zanotto: bisogna che ci dimentichiamo di essere sempre soltanto i difensori della nostra posizione, perché quella è un po' l'eredità della tradizione contrabbandiera: fatta una determinata legge vediamo di fare tante eccezioni, e attraverso quelle eccezioni cerchiamo di sviluppare la nostra attività, cerchiamo di fare (è inutile che qui

facciamo tanti discorsi) come qualcuno che ha approfittato di differenze di tariffe doganali per cercare di sviluppare o la raffineria, o qualche altra iniziativa, magari la lavorazione di residuati della combustione del petrolio. Cerchiamo, invece, di introdurre la nostra attività in quella che è la direttiva generale. Osserviamo allora che una direttiva generale è quella di togliere, per quanto possibile, il lavoro di frontiera e quindi di decentrare, per quanto possibile, tutto il complesso delle operazioni doganali. Qui non c'è bisogno di fare una « zona franca », basterà avere dei « punti franchi »; un punto franco può essere anche, diciamo, a Verona se si vuol decentrare, cioè accentrare, in questo caso, nella nostra città, eliminando alla frontiera quella situazione (in cui particolarmente il Brennero si trova) di difficoltà per le operazioni doganali. Operazioni doganali, intendiamoci bene, che non cesseranno nemmeno con l'entrata in funzione del Mercato Comune, non solo perché l'Italia ha la disgrazia o la fortuna, a seconda dei diversi punti di vista, di confinare pochissimo con il territorio del Mercato Comune (oltre al Brennero, c'è soltanto la frontiera francese « comunitaria », per il rimanente la Svizzera, l'Austria, e la Jugoslavia sono fuori dal Mercato Comune) e quindi si aggrava il funzionamento delle dogane con la ricerca dei certificati d'origine più o meno fatturati e (con tutto quello che essi comportano), ma anche perché c'è tutto il problema dei prelevamenti, e quindi dei ristorni e dei rimborsi che è un altro punto estremamente difficile. Ci sono infine tutti i controlli accessori che vanno continuamente crescendo, cominciando dai controlli fitosanitari sui prodotti agricoli, ai controlli sanitari del bestiame, a un'infinità di altri controlli che riguardano non le imposizioni che sono rese comuni, ma situazioni diverse, regimi di monopolio, regimi delle imposte di fabbricazione interne e tante altre cose per le quali è impossibile pensare che sia prossima o almeno probabile l'abolizione delle frontiere doganali. Lavoro doganale ce ne sarà sempre. L'importante è cercare che molte operazioni vengano decentrate all'interno del territorio nazionale, decentramento che può essere favorito o dall'uso dei containers, o attraverso i carri chiusi, usando anche del TIR, o con carichi misti. Allora, non limitandoci a parlare dal punto di vista dell'uscita, ma da quello dell'entrata, verremmo a trovarci in una posizione di particolare interesse. Verona, infatti, dopo il primo grosso smistamento che sarà fatto a Vipiteno — per il quale la Camera di Commercio di Bolzano e le altre organizzazioni economiche interessate stanno pensando di creare una stazione doganale a Campo Trens che sarà forse qualcosa di più di una stazione doganale, sia per autostrada che per ferrovia — costituisce il secondo grosso centro di smistamento.

Con tutto questo siamo ancora fuori dal grande concetto di « zona franca », ma è un concetto che si impone immediatamente, pensando ad un traffico di entrata che si inquadra nell'interesse non solo di Verona e del Veneto, ma nel più generale interesse degli scambi. La soluzione può essere considerata interessante anche dal punto di vista del traffico aereo perché, non essendo le Alpi molto adatte ad aeroporti di grande transito, è evidente che Monaco potrebbe essere collegata per via aerea a Verona, come grosso centro di smistamento delle merci, anche in materia di trasporto aereo.

Per quello che riguarda il traffico d'uscita (ed a questo proposito io sono meno ottimista) penso che siamo troppo vicini al confine perché Verona possa diventare un centro di smistamento. È evidente che, almeno per la frutta, per la quale si richiede tutta una serie di controlli, e una serie di selezionamenti, ed anche per altre merci, con il ridursi dei tempi tecnici dei trasporti, il centro di smistamento tenderà, a mio avviso, a spostarsi verso il Sud dove possa irradiarsi meglio il sistema delle comunicazioni. Siccome però è sempre difficile passare da una fase all'altra, ci sarà sempre un lungo periodo di transizione, per cui Verona dovrà funzionare ancora a lungo.

C'è infine tutto il problema dell'importazione dei generi alimentari (carne, per spiegarci chiari), che attualmente incontra grosse difficoltà proprio per l'accentramento del bestiame (e il suo smistamento) vicino ai porti. La possibilità, se ci sarà, di fare una zona di distribuzione e di accentramento all'inizio della Valle Padana, potrebbe fare di Verona un altro punto di vigilanza doganale.

Fino a qui siamo rimasti alle operazioni doganali, ma oltre a queste ci sono le operazioni di manipolazione, di trasformazione. Manipolazioni che sono legate a tante possibilità, trasformazioni che mi permettono di vedere ancora con notevoli difficoltà, perché naturalmente ciascuna città, ciascuna grossa fabbrica domanderà di poter effettuare le trasformazioni all'interno, sotto controllo doganale, ed allora non vorrei che in Italia, dove ci lamentiamo per le divisioni dei dazi e delle imposte di consumo, si venga ad avere una serie di centri chiusi da reticolati che potrebbero rappresentare veramente una preoccupazione per le guardie di finanza e che potrebbero diventare un grosso ostacolo per un sistema doganale semplice e razionale. Quindi io penso che per quanto riguarda la trasformazione solo in pochi casi possa essere attuata la vera « zona franca ».

Dirò anche che la « zona franca » nella quale operare interventi di trasformazione implica una serie di altri controlli (oltre a quelli di cui ha già parlato il gen. Dus) perché entro la « zona franca » i consumi sono considerati come consumi interni, in genere di

viveri e di alcoolici, ed allora avremo una serie di controlli di entrata ed uscita per quelli da destinare al consumo interno e per quelli da destinare al consumo esterno; c'è quindi il pericolo di difficoltà maggiori, anziché la prospettiva di un alleggerimento dei traffici. Può darsi che la zona franca venga concepita in futuro in modo diverso, ma così come è concepita oggi la vedo con notevoli difficoltà.

Se invece si realizzasse una « zona franca » non a caratteristiche generali ma a caratteristiche limitate, allora essa potrebbe avere una accoglienza migliore e sarebbe di più facile attuazione.

Mi pare quindi che il complesso di queste discussioni sia stato estremamente utile. Sta a noi fissare ora dei concetti chiari anche per passare alla fase pratica di attuazione. La cosa ha però bisogno di un ulteriore approfondimento.

Dott. Comm. VINCENZO GIRLANDO

Il dott. D'Amato - Presidente della Camera di Commercio Italiana di Monaco di Baviera - chiede di intervenire.

Dott. Comm. RUGGERO D'AMATO **Presidente della Camera di Commercio Italiana** **di Monaco di Baviera**

Ringrazio gli Enti Veronesi per avere invitato anche la Camera di Commercio di Monaco ad essere presente a questo importante Convegno.

Gli operatori economici che sono rappresentati dalla nostra Camera di Commercio vedono con favore la creazione di una zona franca qui a Verona.

Zona franca che, a nostro parere, dovrebbe avere la duplice funzione di agevolare le importazioni tedesche in Italia e le esportazioni tedesche verso il Medio Oriente attraverso i porti italiani e nello stesso tempo anche incrementare le esportazioni italiane verso la Germania Federale.

Vi sono motivi di indole generale che stanno a convalidare la necessità della creazione di una zona franca qui a Verona. Motivi che sono anche stati riconosciuti come urgenti nelle ultime riunioni del Consiglio della Comunità Europea.

I nostri porti, adriatici soprattutto, hanno carenza di spazio mentre il Nord d'Europa ha la fortuna di

avere dei porti marittimo-fluviali con una grande, enorme disponibilità di spazio.

Il porto di Rotterdam, come è risaputo, è il primo porto nel commercio mondiale con 155 milioni di tonnellate annue: ha un progetto di ampliamento di ben 25 mila ettari per poter dare ancora maggiore attività e lavoro a questo porto.

I nostri porti non hanno questa possibilità; ecco quindi la necessità di creare delle zone dipendenti all'interno dei porti italiani per poter ampliare le possibilità economiche di questi porti.

È stata istituita, credo, con questi criteri, la zona di Rivalta Scrivia e con gli stessi criteri potrebbe essere istituita la zona franca di Verona.

Vi sono poi questioni particolari alle quali vorrei accennare.

La prima riguarda le importazioni temporanee di prodotti e materie prime dalla Germania, che vengono rilavorate in Italia e dall'Italia riesportate in Germania.

Noi avremmo una grande possibilità di poter lavorare in Italia con la nostra manodopera qualificata, soprattutto nel campo tessile e dell'abbigliamento, prodotti di cui la Germania è largamente venditrice all'estero.

Abbiamo dovuto fare purtroppo l'esperienza, come Camera di Commercio di Monaco, che molti nostri soci che hanno mandato filati e tessuti in Italia in temporanea importazione per la rilavorazione e la riesportazione in Germania, hanno incontrato lungaggini nelle pratiche di importazione in temporanea importazione, ed anche hanno avuto delle difficoltà alla riesportazione dei prodotti.

C'è stato l'esempio di una ditta di Monaco, la quale ha inviato a Vicenza delle materie prime per maglieria: e il prodotto che doveva essere riesportato in Germania ha dovuto essere da Vicenza mandato a Venezia per la verifica dell'identità tra la materia prima importata e i prodotti esportati.

Secondo argomento particolare che starebbe a confermare la creazione di una zona franca a Verona è quello che riguarda il traffico ortofrutticolo.

Il sen. Trabucchi ha giustamente osservato come lo snellimento doganale serva molto alla qualificazione, alla competitività del nostro prodotto di esportazione. Noi nel settore ortofrutticolo siamo in deficienza e in carenza di fronte ai nostri Paesi concorrenti, per diversi motivi: mancanza di varietà adatte, mancanza di qualificazione commerciale appropriata, ma uno dei motivi è anche la lungaggine del nostro traffico.

I nostri vagoni di derrate che passano da Verona il pomeriggio dovrebbero essere al mattino a Monaco, così come lo sono i vagoni olandesi che partono dall'Olanda e raggiungono Monaco la mattina dopo, ma

purtroppo, nonostante gli sforzi della ferrovia italiana la quale lavora molto bene nel settore del trasporto di merci, questo è impossibile perché le operazioni doganali di Fortezza richiedono un tempo tale che i vagoni non possono entrare in Germania entro le 24 ore, ma vi impiegano 48 ore.

E allora la creazione di un centro o zona franca a Verona, permetterebbe di fare le operazioni doganali in uscita e quindi partire da Verona, eventualmente con ulteriori operazioni doganali a bordo, ed essere a Monaco nelle prime ore della mattina.

Questo permetterebbe di poter realizzare quello che già si realizza da anni nelle importazioni ortofrutticole in Germania dagli altri Paesi comunitari; e preparerebbe anche il terreno per un ulteriore sviluppo al traffico di containers, che dovrà anche nel settore ortofrutticolo rappresentare il migliore sistema di trasporto del domani.

E infine, se questo è l'aspetto, diciamo, nazionale della nostra esportazione ortofrutticola, vi è anche una funzione di transito che deve essere riconquistata dall'Italia.

Il bacino del Mediterraneo esporta in Germania grandi quantitativi di prodotti ortofrutticoli. Si calcola che il 40 per cento delle importazioni dei prodotti ortofrutticoli vengano dal bacino mediterraneo.

Ora i traffici in generale fanno scalo a Rotterdam e ad Amburgo, e non passano per i nostri porti italiani che in minima parte. E allora bisogna creare delle attrezzature di transito efficienti, ed una di queste attrezzature potrebbe essere la zona franca di Verona.

A Verona vi è una categoria di operatori economici nel settore ortofrutticolo molto qualificata.

I veronesi potrebbero dare nel settore ortofrutticolo alla zona franca di Verona un impulso molto consistente perché già oggi vi sono delle aziende italiane di rilievo.

Vi è, per esempio, una ditta la quale cura l'esportazione in tutto il mercato comunitario di prodotti ortofrutticoli dell'Abissinia.

Abbiamo operatori italiani che vanno in Grecia ad acquistare prodotti ortofrutticoli e li portano con propri autotreni ad Ancona e di lì, li mandano in Germania.

Altri operatori acquistano peperoni a Cuba e li portano a Le Havre e di lì li rispediscono sul Mercato comunitario.

Ora tutto questo lavoro di transito che dà anche un reddito notevole verrebbe agevolato dalla zona franca di Verona.

Viene il ricordo dell'importanza economica che hanno avuto nel Veneto e nell'Adriatico la Repubblica di Venezia e la Repubblica di Genova, nel Tirreno.

Signori, Vi ringrazio.

Dott. Comm. VINCENZO GIRLANDO

Grazie, dott. D'Amato, per il contributo dato alla discussione con esempi anche pratici sulle difficoltà esistenti. Altri chiedono la parola?

Il dott. Delaini, Presidente della Camera di Commercio.

Dott. CARLO DELAINI
Presidente della Camera di Commercio di Verona

Ritengo doveroso due parole brevissime di conclusione.

La prima, ovviamente, di ringraziamento ai relatori che ci hanno fatto ascoltare il loro punto di vista e a tutti gli intervenuti, in particolar modo a quanti hanno portato il loro contributo di esperienza alla discussione.

La seconda, una parola di conclusione pratica da parte dell'Ente Camerale a nome anche degli enti veronesi che con la Camera di Commercio, hanno promosso questo Incontro di studio, questo Incontro-dibattito come abbiamo voluto chiamarlo.

Evidentemente la nostra aspirazione a creare una « zona franca di Verona » è stata posta all'esame di illustri esperti, di persone qualificate, e gli interventi che sono seguiti hanno rafforzato questa nostra convinzione: l'approfondimento di questo problema è, da parte nostra, quanto mai necessario.

Siamo in un momento particolarmente fluido in questa materia perché è in movimento la legislazione all'interno del nostro Paese, e la stessa legislazione all'interno della Comunità. Noi abbiamo inteso inserirci in questo campo come veronesi per dire la nostra parola e per continuare a dirla. Nell'ambito delle nuove disposizioni legislative, nel quadro di attuazione dei tempi amministrativi, rapidamente cercheremo di portare avanti questo nostro discorso.

Dott. Comm. VINCENZO GIRLANDO

Il dott. Bianchi, Direttore Generale della Banca Mutua Popolare di Verona.

Dott. Comm. PIETRO BIANCHI
Direttore Generale
della Banca Mutua Popolare di Verona

Io non posso aggiungere argomenti tecnici perché sono modestissimo profano della materia. Ho ascoltato con molto interesse tutte le opinioni e tutte le relazioni. Pur nelle difficoltà che sono state prospettate e che discendono in gran parte dall'attuale legge doganale italiana, anche se ora la legge va evolvendosi nel senso di un avvicinamento a quelli che saranno i concetti più ampi delle direttive del Mercato Comune, nella prospettiva europea il concetto di punto franco o di zona franca inteso secondo l'attuale legislazione italiana, deve essere visto in una diversa dimensione e con diverse possibilità. Il punto centrale, a mio avviso, come uomo interessato all'incremento degli affari ed allo sviluppo economico della provincia mi pare sia sostanzialmente questo: mi sembra che prevalga in tutti i Relatori il concetto e l'opinione che la zona franca possa costituire nella realtà un motivo di sviluppo e di attuazione di nuove attività economiche.

Se questo è il concetto, io direi che dobbiamo ringraziare gli Enti pubblici veronesi per avere avviato un problema di questo genere ed incitarli all'approfondimento dello stesso e alla sua possibile realizzazione, perché evidentemente siamo interessati che nel territorio di Verona affuisca tutto quell'impulso nuovo che dobbiamo cercare per portare innanzi l'economia veronese e l'economia del Paese intero.

Semplicemente questo volevo dire, col mio più vivo ringraziamento alle Autorità.

Dott. Comm. VINCENZO GIRLANDO

Un grazie vivissimo al dott. Bianchi, un grazie sentito al sen. Trabucchi che da par suo ha trattato l'argomento dicendoci delle cose piacevoli ed anche non troppo piacevoli, ma in ogni caso senz'altro utili, perché ha voluto parlare con chiarezza ai veronesi sulle possibilità della zona franca in Verona. Adesso dò la parola al prof. Grassani, il quale chiarirà qualche concetto.

Prof. Avv. ANTONIO GRASSANI

Cercherò di essere breve. Mi pare che il dott. Mastropasqua abbia confermato quello che io dicevo po-

c'anzi, vale a dire che sono possibili le lavorazioni industriali nelle zone franche. Come potranno realizzarsi queste nuove zone franche è evidentemente un discorso aperto, un discorso che faremo in sede comunitaria; in questa sede sono autorizzato a dire che il Direttore della Divisione Dogane della Comunità Europea, che oggi si trova a Roma, mi ha assicurato che sarà felice di venire espressamente a Verona per discutere questo problema, dicendosi lieto di ricevere gli "Atti" di questo Convegno e che desidera documentarsi per venire ad aprire un colloquio con gli Enti locali veronesi, dato che la Comunità è apertissima a queste nuove esperienze, perché non ha un bagaglio di tradizioni alle spalle.

Il prof. Zanotto ha aperto un grosso capitolo, il problema del metodo.

È chiaro che Genova non è il Parlamento Europeo, si terrà semplicemente un Convegno dove si discuterà e si studierà il tema delle zone franche. Se noi ci presenteremo a Genova con delle idee chiare, avremo fatto un passo avanti nella discussione.

E vengo al sen. Trabucchi; egli ha fatto un discorso in termini politici, ha avuto la cautela politica al servizio della cosa pubblica. Io vorrei dire però al sen. Trabucchi alcune cose: credo innanzitutto che in Italia non si abbia esattamente il concetto di cosa sia stata l'Unione Doganale, perché molte volte si insiste nel dire che anche dopo di questa le dogane rimarranno, perché noi non abbiamo confini con la Comunità, perché si avranno sempre controlli fitosanitari e così via. Già l'anno scorso, al Convegno di Francoforte in tema di semplificazione delle procedure doganali, feci la proposta che i controlli fitosanitari e quelli doganali propriamente detti debba farli un'unica autorità doganale per delega, di modo che quando arriva, ad esempio, la merce dalla Germania non ci sia più bisogno di altri controlli in Italia.

Questa è la cosiddetta pubblicazione dei controlli che non è più giustificabile con l'Unione Doganale e serve quindi solo a creare remore alla libera circolazione delle merci.

Secondo problema: stesura e pubblicazione dei testi delle leggi delegate.

È un grosso problema questo, ad ognuno il suo mestiere. E allora, secondo me, la Pubblica Amministrazione dovrebbe occuparsi della tutela delle norme, ma la formulazione della normativa non dovrebbe essere data all'Amministrazione.

Questo è un problema di competenza funzionale. Tante volte ho suggerito di servirsi di esperti a tutti i livelli; in fondo anche la stessa Amministrazione ha degli esperti, abbiamo qui uno dei migliori esperti dell'Amministrazione, il prof. Dus, che è un esempio dei tanti che possiamo citare. Vorrei ricordare che quando Lipsia era la capitale del libro, per evitare che vi fossero degli errori nei libri che si stampavano, li si poneva in una bacheca esposta al pubblico e veniva offerto un marco per ogni errore che il cittadino andava a trovare, questi libri erano poi un esempio di perfezione dal punto di vista tipografico e della fattezze. Perché, sen. Trabucchi, lei non chiede all'Amministrazione diretta di avvalersi del parere, anche se non vincolante, degli esperti e dei tecnici dell'Amministrazione Doganale? Non dobbiamo essere dei patiti del segreto perché qui non esistono segreti militari. Ed allora io chiedo al sen. Trabucchi, se questo è possibile, di farsi interprete di questa mia proposta. Grazie.

Dott. Comm. VINCENZO GIRLANDO

Come Presidente di questo Convegno ritengo doveroso ringraziare con sentimenti sinceri tutti i partecipanti al Convegno stesso, ma soprattutto di esprimere agli Enti promotori l'assicurazione che il Ministero delle Finanze ha gradito il contributo di chiarezza che ne è conseguito e che quindi si soffermerà con particolare attenzione sui risultati del Convegno, così come richiede l'importanza degli argomenti che oratori illustri per il loro passato scientifico e per il loro valore di studiosi hanno ampiamente trattato.

Un ringraziamento particolare all'eccellenza il Prefetto, alle Autorità tutte che con la loro presenza hanno voluto rendere più validi gli argomenti in discussione.

Un ringraziamento alla stampa che ha molto evidenziato gli argomenti del Convegno.

Infine, al Comitato esecutivo composto di esponenti dei maggiori Enti cittadini e che avrà il compito di seguire il concretarsi della iniziativa sul piano pratico legislativo, l'augurio e la certezza che il compito di realizzare la zona franca in Verona giunga felicemente alla conclusione voluta, a vantaggio della laboriosa gente veronese e della economia triveneta.

Cronache consiliari

TORNATA CONSILIARE DIC. 1969

Le tre sedute in cui si è articolata la tornata consiliare di dicembre sono state pressoché esclusivamente dedicate all'esame del Bilancio di Previsione per l'esercizio finanziario 1969. Infatti, l'ordine del giorno prevedeva soltanto una ventina di argomenti, per lo più di ordinaria amministrazione, eccezion fatta per il progetto di bilancio suddetto, quello relativo all'Azienda Provinciale Trasporti, e qualche altro provvedimento a carattere finanziario o patrimoniale.

SEDUTA DEL 10 DICEMBRE 1968

In apertura di seduta, il Presidente ha innanzitutto ricordato alcuni dolorosi lutti che hanno colpito vari dipendenti provinciali; ed ha commemorato poi, brevemente, la scomparsa del prof. Andrea Faggioli, noto educatore veronese, e dell'on. Paolo Conca, che fu consigliere provinciale dal 1920 al 1923.

Ha chiesto, a questo punto, la parola il consigliere LEONARDI (P.S.U.), il quale ha rievocato con accento commosso la nobile figura del veronese Paolo Conca, tratteggiandone la vita esemplare spesa per il pubblico bene, lucido esempio per tutti di fedeltà agli ideali di giustizia, di libertà e di socialismo umanitario.

Sui recenti dolorosi fatti di Avola, è intervenuto il consigliere SOAVE (P.C.I.),

per invitare il Consiglio a voler considerare l'opportunità di discutere ed approvare un apposito ordine del giorno con cui si auspica il disarmo della polizia italiana.

È intervenuto altresì il consigliere ERMINERO (D.C.), per far presente che, se da una parte è forse giusto togliere le armi alla Polizia, da un'altra è ancora più necessario evitare che i conflitti di lavoro vengano incanalati sotto l'egida delle speculazioni politiche. Il dibattito si è concluso con un intervento del PRESIDENTE che, associandosi alle espressioni di cordoglio per i fatti di Avola, ha ritenuto in ogni modo opportuno rimettere al Governo e al Parlamento ogni e qualsiasi provvedimento si ritenga di adottare in proposito, e ha rivolto a tutti un appello alla concordia e alla serenità.

Ha avuto inizio, quindi, il dibattito sugli argomenti posti all'ord.g.: in primo luogo l'esame e la discussione in ordine al Bilancio di Previsione per l'esercizio finanziario 1969. Innanzitutto, il Presidente ha dato lettura della relazione predisposta dalla Giunta a commento del progetto del Bilancio stesso. A lettura ultimata, l'Assessore alle Finanze, rag. PASETTO, ha illustrato il progetto sotto l'aspetto economico, finanziario e contabile.

A questo punto, una mozione d'ordine è stata presentata dal consigliere SARTORI (P.S.U.), il quale ha chiesto il rinvio della discussione sul Bilancio alla seduta successiva; dal canto suo, il consigliere GRANCELLO (M.S.I.) ha chiesto di poter intervenire seduta stante sul progetto del bilancio in parola.

Il PRESIDENTE, fermo restando l'ac-

coglimento della richiesta del rinvio del dibattito, ha dato la parola al consigliere Grancelli. Questi ha dichiarato innanzitutto di convenire pienamente su taluni punti particolari della relazione della Giunta, soprattutto là dove viene elevata una vibrata protesta contro il tentativo di abolire l'Ente Provincia. A suo avviso, semmai, è la Provincia istituzione che andrebbe potenziata e resa più incisiva di quello che ora non sia. Il consigliere è invece contrario all'Istituto dell'Ente Regione; Ente cui non gli riesce di riconnettere alcuna utilità sostanziale, sia sotto il profilo della spesa, sia soprattutto nei confronti delle funzioni fondamentali dello Stato, che con l'avvento della Regione verranno assai diminuite. Il consigliere si compiace, poi, dei provvedimenti che mirano ad allargare e potenziare la strutture universitarie veronesi; strutture che vede crescere libere e autonome e non mero ed esclusivo oggetto di predominio delle forze cattoliche. Egli si dichiara, infine, favorevole alla realizzazione del canale navigabile Fissero-Tartaro-Canal Bianco, nonché della cosiddetta «Mediana Sud»; infrastruttura, questa, dalla quale potranno derivare benefici notevoli alle zone depresse del Basso Veronese.

Conclusosi l'intervento del consigliere Grancelli, il PRESIDENTE ha sospeso la discussione, aggiornando i lavori relativi alla data del 14 dicembre. Peraltro, egli ha proposto la trattazione di alcuni degli argomenti indicati nell'ordine del giorno, salvo quello riguardante il progetto di Bilancio di Previsione per l'esercizio 1969 dell'Azienda Provinciale Trasporti.

La proposta del Presidente è stata ac-

colta dal Consiglio provinciale e si è, quindi, proceduto all'esame dei seguenti provvedimenti: Istituzione Borsa di Studio alla memoria del pittore veronese Guido Farina; F.I.S.I. Provvedimenti a favore degli Sports invernali sulla montagna veronese - Stagione 1968-69; Svincolo cauzione di Ricevitoria e Cassa della Provincia di Verona per il periodo 1943-53; Istituto Zooprofilattico delle Venezie. Fidejussione provinciale sul mutuo contraendo di L. 370.000.000 dell'Istituto di Credito Fondiario delle Venezie. Tutti questi provvedimenti sono stati approvati all'unanimità o con larga maggioranza di voti.

SEDUTA DEL 14 DICEMBRE 1968

La seduta è stata pressoché interamente dedicata alla prosecuzione del dibattito in ordine al progetto del Bilancio di Previsione per l'esercizio finanziario 1969; dibattito che è stato caratterizzato da numerosi ed ampi interventi.

Il consigliere RIGHETTO (P.C.I.) ha sottolineato anch'egli l'assurdità della tesi che prevede la soppressione dell'Ente Provincia in concomitanza con la realizzazione delle Regioni a statuto ordinario; perché se qualcosa dev'essere soppresso, ciò riguarda soltanto - egli ha detto - i piccoli Comuni, i quali non avrebbero più molto significato con l'avvento dell'ordinamento regionale. La relazione della Giunta si diffonde ampiamente sugli interventi e sulle opere compiute nel settore della pubblica viabilità. Ora, io riconosco che la « legge-ponte » non ha sanato le ben note carenze del settore urbanistico, e come anche gli interventi ed i programmi dell'A.N.A.S. non erano, certo, tali da far fronte alle esigenze della situazione. Non di meno debbo far rilevare come nel presente quinquennio di amministrazione la Giunta non abbia fatto molto meglio dell'A.N.A.S. Si sono sistemati, sí, 500 km. di strade provinciali con una spesa pari a 14 miliardi, ma ne restano da sistemare ancora 700 km., e al riguardo non so cosa potremo fare e con quali mezzi. La direttissima « Verona-Legnago » è tale solo sulla carta; in realtà la strozzatura che essa incontra alle porte di Verona toglie alla nuova strada gran parte delle sue caratteristiche pur positive. Il ponte di Pescantina è costruito da tempo ma ancora non funziona. Nulla, poi, la relazione della Giunta dice circa la dorsale del Monte Baldo, e neppure del raddoppio della Gardesana, che peraltro viene precluso, a mio avviso, dal costo troppo elevato. Opera egregia è stato invece il cavalcavia di S. Bonifacio, anche se,

nell'impostazione finale, purtroppo varata con il mio stesso appoggio, si è inserita la strada bruscamente nel centro abitato con due curve assai pericolose. Per quel che concerne il settore della sanità, la nostra Amministrazione merita indubbiamente un elogio per come ha impostato l'assistenza agli ammalati di mente ed ai subnormali. Osservo tuttavia che la Giunta si preoccupa troppo nel dire che quello che ha fatto e fa resta al di fuori delle competenze provinciali. E i sanatori, allora? Essi sono frutto del coraggio della Provincia che a suo tempo ebbe ad affrontare il problema della tubercolosi senza tener conto della ristretta sfera dei compiti d'istituto. Identico discorso vale per l'ex maternità provinciale. Ci diranno che abbiamo percorso i tempi; ma allora io vorrei che la Giunta si impegnasse nell'assicurare ai sub normali un'assistenza sino ai 20 anni e anche oltre. Sono d'accordo sulla linea di riforma delle strutture psichiatriche, già varata di concerto con la costruzione del nuovo complesso ospedaliero di Marzana. Mi dolgo, invece, per la mancata costruzione di un ospedale psichiatrico a S. Floriano; e non vorrei che quella di Ponton divenisse una sistemazione definitiva. Perché non si insiste sulla costruzione di un secondo ospedale psichiatrico, magari con un sostanziale concorso dello Stato? Per inciso, mi è stato riferito che la Provincia vorrebbe cedere agli Istituti Ospitalieri di Verona il sanatorio della « Grola ». Gradirei avere delle informazioni più precise in proposito. Quanto al settore dell'istruzione, mi sembra si debba riconoscere che, al di là delle cifre indicate nella relazione della Giunta, una somma di L. 750 milioni non rappresenti una spesa troppo elevata nel corso di un intero quinquennio e ciò anche senza bisogno di confrontarla con la spesa sostenuta nel settore della viabilità. Lo stesso Assessore all'Istruzione ha dichiarato che mancano ancora 55 aule e che gli alunni relativi sono per adesso sistemati in ambienti di fortuna. È evidente che abbiamo realizzato assai poco; e poco abbiamo ricevuto pure dallo Stato, se la legge sull'edilizia scolastica ci ha beneficiato soltanto di 160 milioni per il biennio, mentre per il triennio sono previsti contributi ancora più esigui. Per quel che concerne il Liceo Scientifico di Borgo Roma, invito la Giunta a voler riesaminare la scelta della sede, che insisto nel ritenere inopportuna per tutto un complesso di ragioni. A mio avviso, si dovrebbe utilizzare per lo scopo l'area dell'ex maternità provinciale di Via Moschini dando agevolmente modo di accogliere gli studenti che confluiscono dalle zone est-ovest della città. Una parola ancora voglio spendere per lo spostamento in altra

sede del laboratorio per le prove dei materiali da costruzione; per lo ampliamento dell'Istituto Pindemonte, già sin troppo sovraffollato; e per la vendita del Palazzo Lebrecht con reimpiego - magari - del ricavato nel settore dell'edilizia scolastica. Un breve accenno mi corre obbligo di rivolgere in ordine all'istituzione dell'Università veronese. Naturalmente, l'istituzione di nuove facoltà accanto a quella originaria di Economia e Commercio rappresenta un fatto senz'altro positivo. Ma si è ben meditato da parte dei responsabili della politica veronese sulle concrete possibilità di assorbimento delle nuove leve di laureati nel mondo del lavoro? Da molti indizi, sembra, per portare un esempio, che la nostra facoltà di economia e commercio si avvii verso una sorta di atrofizzazione; e ciò, per la situazione delle richieste del mercato di lavoro relativo. Per concludere, si è parlato molto nella presente occasione di « Provincia moderna »; tuttavia mi sembra che noi continuiamo a dirigerci in un'unica direzione. Rilevo poi come nell'ambito consiliare ci sia assai poca democrazia; e dico questo perché non basta lasciar parlare, ma occorre anche ascoltare. Dopo tanti anni di vita consiliare avverto infatti la profonda inutilità dei miei interventi.

Per il consigliere MURARO (D.C.), la validità del bilancio di previsione per l'esercizio '69 trova fondamento in un duplice ordine di motivi. In primo luogo, l'equilibrio finanziario che consente all'Amministrazione di portare avanti, passo passo e con decisione, i programmi da tempo impostati; in secondo luogo, trattasi di un bilancio che prepara lo inserimento dell'Ente Provincia nel nuovo ordinamento regionale. Si è voluto criticare nella presente sede il mancato raggiungimento di quella « Provincia moderna » che noi tutti abbiamo auspicato all'inizio della corrente Amministrazione. Ma sono critiche che non hanno la minima fondatezza: in realtà, l'Amministrazione sta proseguendo nel proprio cammino portando a compimento tutto un complesso di opere e di strutture nuove, che, per quanto non tutte completate, rivelano già la fisionomia di un Ente Provincia radicalmente diverso dai modelli del passato. È ben vero: non tutte le opere programmate sono giunte a ultimazione; ma non si poteva e non si può chiedere all'Ente oneri e sacrifici tali da compromettere non soltanto l'autonomia amministrativa ma anche la stessa libertà d'iniziativa dell'Amministrazione futura. Ad ogni modo se si vuole guardare tra le pieghe del bilancio, potrà constatarsi come il complesso delle spese correnti sia assai aumentato rispetto al 1968. Inoltre, nei 4 anni della nostra Amministrazione, ciascuno di noi potrà agevolmente rilevare la piena e perfetta respon-

denza dei consuntivi ai preventivi. Piena validità, dunque, del presente bilancio sia dal punto di vista politico che da quello economico. Una sola raccomandazione vorrei rivolgere alla Giunta: la necessità di portare avanti con tutta sollecitudine il discorso sulla « Mediana Sud »; infrastruttura questa, che potrà risolvere molti problemi delle fasce depresse del Basso Veronese.

Il consigliere ZORZI (P.S.U.) ha sostenuto che la qualifica di « Provincia moderna », attribuita dalla Giunta al nostro Ente, è ben lontana dal trovar riscontro concreto nella realtà. Una Provincia veramente moderna — egli ha detto — non può che essere programmata; ma sotto questo profilo l'attività dell'Amministrazione è stata ed è francamente carente. È vero: tentativi di programmazione, di pianificazione dei mezzi finanziari e delle forze di lavoro disponibili sono stati fatti con qualche esito positivo; ma occorre far meglio per il futuro. Occorre anche far sì che la programmazione provinciale in accordo con quella regionale costituisca un valido appoggio alla programmazione nazionale e ciò senza lasciarsi trascinare dalla logica deleteria dei profitti; perché sono convinto che alla programmazione si possa arrivare anche attraverso il buon senso, la buona volontà. In fondo quali contrasti ideologici esistono tra la Provincia e lo Stato? Per fare un esempio, se avessimo avuto della buona volontà in tema dei provvedimenti urbanistici, avremmo potuto attuare dei piani regolatori concordati, precedendo lo Stato e continuando magari a precederlo. Quanto al progetto del bilancio 1969 io non voglio qui criticarne l'impostazione finanziaria; le mie riserve sono di natura esclusivamente politica, e voglio riferirmi in special modo a quella sorta di sordità che rivela il gruppo di maggioranza, in contrasto, tra l'altro, con alcune tendenze politiche che emergono proprio dal partito democristiano.

Per il consigliere SOAVE (P.C.I.), se quello in esame è il 5° ed ultimo Bilancio di Previsione dell'Amministrazione in carica, trattasi anche del Bilancio più debole sia per ragioni di stanchezza politica, sia perché non riveste caratteri conclusivi in quanto la maggior parte delle opere programmate non sono state portate a termine e rimangono, per così dire, sospese a mezz'aria. Caratteristiche precipue del bilancio 1969 sono: un incremento della situazione debitoria di oltre 2 miliardi; sfasatura tra l'Amministrazione locale e quella nazionale; esito negativo oppure incerto dei tentativi pur lodevoli di programmazione, e vedasi a quest'ultimo riguardo il settore della psichiatria e quello del personale. Poc'anzi, il consigliere Zorzi diceva che bisogna credere di più nella pro-

grammazione. Ma a quale programmazione, se anche il piano quinquennale nazionale è completamente fallito? Noi ci troviamo di fronte a un bilancio talmente rigido che forse anche la nostra stessa discussione appare inutile. Ma dobbiamo tener presente che le difficoltà finanziarie sono una conseguenza e non una causa. Solo se si modificherà profondamente l'autonomia degli Enti locali potremo avere un'inversione di marcia, una prospettiva nuova in cui i vari problemi possano trovare adeguate soluzioni. Per uscire dalle secche dell'inerzia e della stanchezza politica, quali traspaiono con evidenza dal bilancio in esame, è necessario trasformare l'Ente Provincia da semplice erogatore di servizi, spesso mal espletati, ad ente coordinatore e propulsore. E formulo l'auspicio che l'ordinamento regionale nasca vivo e valido, ma soprattutto immune dai tanti vizi che rovinano gli Enti locali. Sta maturando nel paese una problematica nuova, che non solo ci potrà sopraffare, ma anche ci distruggerà, se non troveremo un aggancio con le nuove generazioni, se non sapremo far fronte alle nuove esigenze. Per tornare al preventivo 1969, dobbiamo compiere una verifica del valore delle opere che si dovevano realizzare; e ciò, non in base alle somme stanziare e spese, bensì sotto il profilo della sostanza delle realizzazioni. Insomma, dobbiamo sforzarci di concludere il nostro mandato con qualche cosa di nuovo e di valido, che almeno giustifichi l'incompiutezza, la parzialità e l'unilateralità dei nostri programmi. Si inserisca nel bilancio un consistente stanziamento a favore della cooperazione agricola, perché è chiaro che l'agricoltura veronese non potrà progredire ove non si sviluppino adeguatamente le strutture associative. Nella conclusione della relazione politica della Giunta è sottolineato il timore di essere sopraffatti dal futuro. Ma allora la verità va affermata sino in fondo: se non vogliamo essere sopraffatti e anzi nutrire fiducia nel futuro, dobbiamo collocare noi stessi dalla parte del futuro ed avere il coraggio di operare in conseguenza.

Al consigliere PANOZZO (P.L.I.) il progetto del Preventivo 1969 non sembra offrire materia per una valida ed approfondita discussione. Al massimo — egli ha detto — possiamo prendere atto di un'impostazione contabile corretta ed ordinaria. Sotto il profilo politico, naturalmente il discorso è diverso. Ma piangere sui mancati interventi non serve a nulla quando in sede nazionale ci si tiene stretti al più rigido immobilismo politico e amministrativo. Noi, di parte liberale, abbiamo da tempo sottolineato in questo ambito consigliere le numerose e gravi manchevolezze dello Stato. Ma allora la Giunta non può

giustificare il bilancio in esame con il fatto che sono carenti o mancano del tutto le provvidenze e gli interventi governativi. Sarebbe stato più onesto che il Presidente avesse detto: non siamo riusciti a fare questo o quello pur avendo interpellato i nostri parlamentari. Anche il problema regionale viene affrontato in maniera inadeguata e soprattutto con idee confuse. Ci si avvia verso la regione senza affidarsi a criteri validi e obiettivi, ma semplicemente seguendo gli interessi delle varie segreterie politiche al potere. Per concludere, il preventivo 1969, considerato in se stesso, nelle singole cifre, nei singoli stanziamenti non dice gran ché di nuovo, essendo in buona sostanza l'espressione di una situazione politico-finanziaria irrigidita e immobile.

Il consigliere PASSARIN (P.S.U.) ha fermamente respinto le accuse di partitocrazia e di scarso senso democratico che il consigliere Panozzo ha ritenuto di rivolgere all'Assemblea consiliare. Ognuno di noi — egli ha detto — è evidentemente portato a far pesare il proprio bagaglio ideologico sulla considerazione e sul modo di affrontare i problemi oggettivi. Ma non è né partitocrazia né bassa politica; e se lo è, anche lei, consigliere Panozzo, ne è invischiato sino al collo. Oggi, noi siamo qui a valutare la situazione contabile del bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 1969, che segna la scadenza del nostro mandato. Abbiamo davanti agli occhi l'elenco delle cose compiute; ma se poniamo mente a tutte quelle che ancora restano da realizzare, il nostro giudizio non può che essere di rammarico e amarezza. Il progetto del bilancio 1969 denuncia un'estrema pesantezza e tantopiù, perciò, costituiscono un motivo di sconcerto le spese che non si sarebbero dovute fare. Anche l'aver espresso voto contrario in ordine a tali spese non ci procura soddisfazione alcuna. La verità è che noi corriamo fatalmente verso lo spareggio del bilancio, per quanto oggi come oggi, si possa dare atto all'Amministrazione di un certo lavoro positivamente compiuto. I problemi non si riducono soltanto alla costruzione di infrastrutture magari assai importanti, come la « Direttissima » per Legnago, ma costituiscono un complesso unitario che unitariamente deve essere considerato, valutato e risolto. Faccio presente, infine, alla Giunta che le fortune della nostra Provincia — se mai di esse è il caso di parlare — debbono senza alcun dubbio cominciare dallo sviluppo del Basso veronese.

Dopo l'intervento del consigliere Passarin, il PRESIDENTE ha rinviato la discussione nella prossima seduta, invitando peraltro il Consiglio ad utilizzare il poco

tempo ancora a disposizione per la trattazione di qualche altro argomento iscritto all'ordine del giorno. La proposta del Presidente è stata accolta dal Consiglio Provinciale e si è, quindi, proceduto all'esame dei seguenti provvedimenti: Fondo provinciale « Caorsa » sito in Comune

di Cavaion V.se e di Affi. Rapporti con i fittavoli sigg. Marconi, Sona, Brentegani e Tenuti. Provvedimenti; Deliberazione consiliare n. 17 dell'11.10.1968. Integrazioni e modifiche; Trattamento economico del personale Provinciale. Provvedimenti; Approvazione progetto 2° lotto costruzio-

ne 18 alloggi per dipendenti provinciali in Quinto di Valpantena. Finanziamento con mutuo della Banca Nazionale del Lavoro.

Tutti questi provvedimenti sono stati approvati dal Consiglio con voto unanime.

I lavori consiliari sono stati aggiornati alla data del 20 dicembre.

Attività degli assessorati

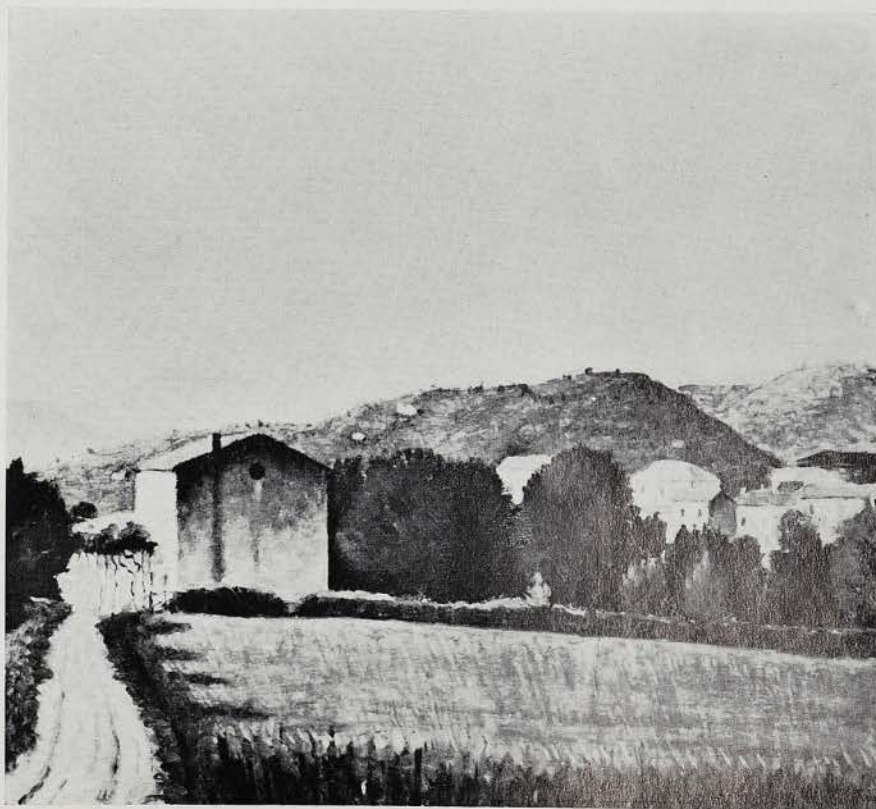
ISTRUZIONE

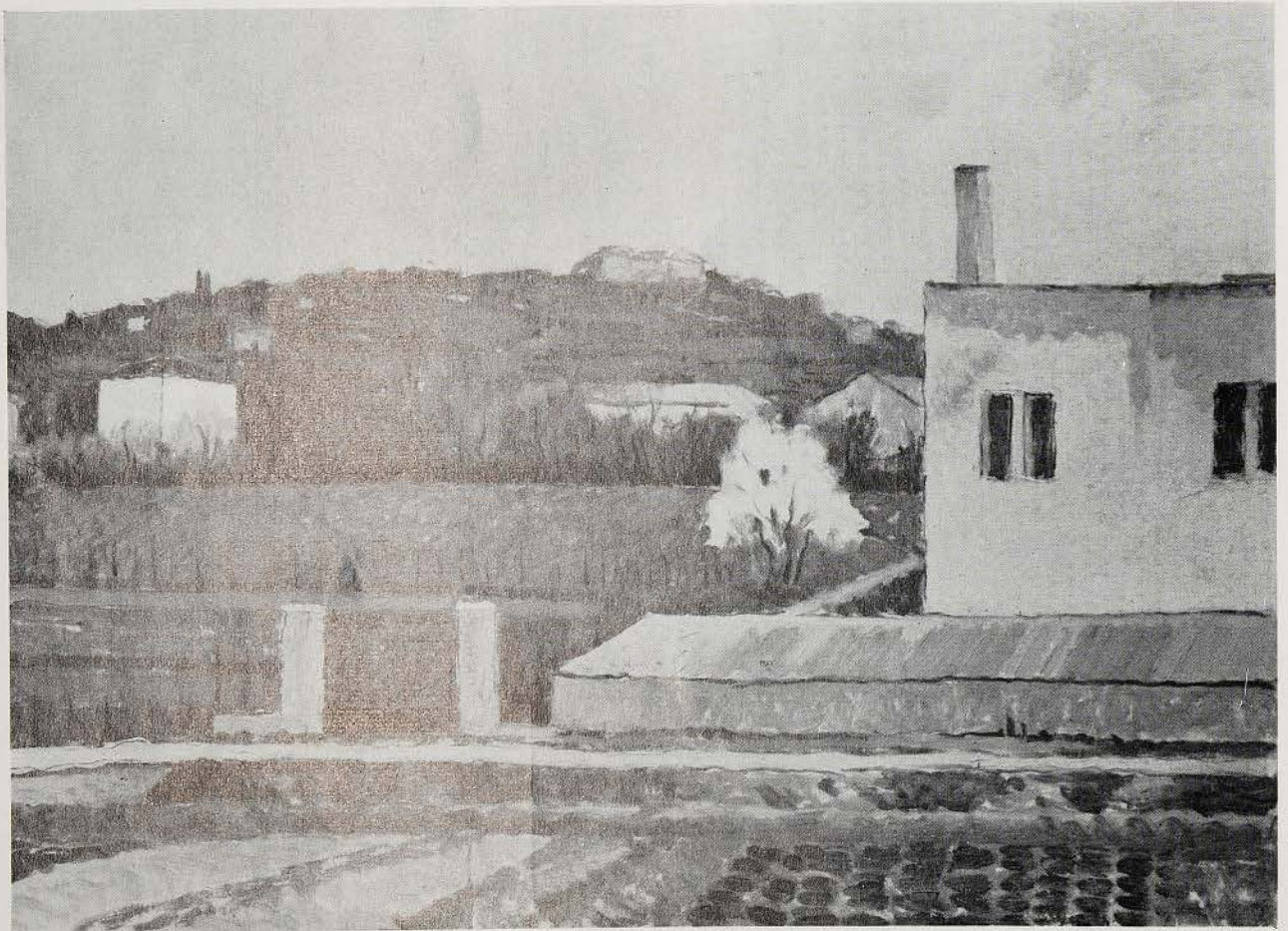
(Assessore: prof. Pietro Falsirollo)

L'Assessorato alla Pubblica Istruzione ha curato, nello scorso mese di maggio, l'allestimento della mostra-rassegna postuma del pittore concittadino « G. Farina », voluta dall'Amministrazione Provinciale. Oltre cento opere dell'artista sono così state ospitate nelle capienti sale della Loggia di Fra' Giocondo, dal 10 al 25 maggio.

Accanto al gruppo dei dipinti giovanili, alcuni inediti, erano opere del periodo parigino e della maturità che hanno fatto riscoprire il pittore ai suoi concittadini, non rimasti insensibili, e che hanno anzi affollato le sale della Loggia di Piazza dei Signori, per tutto il periodo della esposizione.

La Banca Mutua di Verona, la Cassa di Risparmio e la Camera di Commercio hanno acquistato alcune opere del pittore, a decoro dei loro uffici. Il ricavato dalla vendita dei dipinti andrà ad aumentare, per munificenza intenzione della vedova dell'artista, il capitale di 4.000.000 già da essa generosamente versato in precedenza per l'istituzione di borse di studio a studenti veronesi e di Nottingham, la città inglese che ha già onorato e onora il Farina, e che ha inviato all'apertura della mostra il rettore e due docenti della locale Università.





SVILUPPO ECONOMICO E PROGRAMMAZIONE

(Assessore: prof. Vittorino Stanzial)

In collaborazione con l'Assessorato all'Agricoltura, l'Assessorato allo Sviluppo Economico, a mezzo dell'Ufficio Programmazione, ha curato la stesura di uno studio sul tema « Problemi e prospettive dell'Agricoltura veronese ». L'ampia relazione (90 pagine dattiloscritte e 15 tabelle), richiamate, con le funzioni della Provincia nel settore, le linee programmatiche per lo sviluppo economico-agricolo a livello nazionale, regionale e comunitario, offre anzitutto una fotografia della situazione veronese, dalla quale parte per trarre poi, in accordo con recenti disposizioni a livello superiore, le linee direttrici d'intervento.

Trova posto in essa anche una illustrazione delle recenti iniziative per dotare Verona di quel Centro commerciale agricolo comunitario che è nei voti di quanti riconoscono a Verona un ruolo prestigioso nel settore della commercializzazione e trasformazione del prodotto agricolo, destinato ad essere viepiù esaltato in un futuro che ormai si delinea assai prossimo.

In ognuno dei capitoli nei quali si articola la relazione si hanno indicazioni concrete relative al miglioramento della situazione agricola veronese: indicazioni raccolte spesso, oltreché dai documenti ufficiali anche dagli esponenti delle singole comunità agricole.

Quanto alle proposte prioritarie per un armonico sviluppo dell'agricoltura la relazione suggerisce le seguenti linee:

— Zona di montagna: dovrebbe essere intesa come area di ripopolamento (selezione e sanità) della razza bruno-alpina a livello nazionale e regionale con la costituzione di stalle sociali da adibire a centri di miglioramento. Inoltre dovrebbero esse-

sere ristrutturati gli impianti per i prodotti lattiero-caseari e costituiti consorzi per i prodotti tipici. Incentivi dovrebbero essere concessi per la formazione di alpeggi adeguati alle caratteristiche del bestiame da rimonta e per l'ammodernamento igienico-ricettivo dei fabbricati rurali. Tutto questo previa creazione di idonee infrastrutture (strade, elettrodotti, acquedotti).

— Zona di collina: tutela e incentivi alla viticoltura e frutticoltura e, nei limiti del possibile anche all'olivicoltura; costituzione di organismi associativi vitivinicoli di 2° grado; incentivi alla produzione zootecnica minore; sviluppo dell'irrigazione.

— Zona di pianura: sistemazione idraulico-agraria ed estensione dell'irrigazione; valorizzazione della produzione lattiero-casearia con concentrazione delle iniziative esistenti e creazione di organismi consorziati di 2° grado; costituzione di impianti cooperativi ortofrutticoli di 1° e 2° grado (commercializzazione e trasformazione); allevamento di bestiame da carne e costituzione di impianti per la conservazione e la lavorazione della carne.

Le linee di intervento nel settore dello sviluppo economico dell'agricoltura tendono a fare di Verona un polo di attrazione e un porto commerciale nelle prospettive di una economia agricola comunitaria e le varie amministrazioni degli enti locali si sono negli ultimi anni impegnate a costruire il tessuto strutturale dei servizi di questa prospettiva.

* * *

A cura dell'Assessorato allo Sviluppo Economico - Ufficio Statistica - è stato presentato al Consiglio Provinciale uno

studio sull'Istruzione Professionale nella Provincia di Verona che è un esame analitico, sufficientemente ampio, sia dell'istruzione professionale scolastica, sia di quella extrascolastica.

Alle notizie e ai dati statistici raccolti sono stati premessi alcuni cenni storici, giacché questo tipo di istruzione ha uno svolgimento di ben oltre un secolo ormai, e sono stati aggiunti i risultati di due inchieste, effettuate, l'una, su un campione di giovani aspiranti alla qualificazione professionale e l'altra fra un congruo numero di titolari e di dirigenti di aziende dei settori economici, nei quali sono attivi i giovani lavoratori a seconda della loro qualifica.

Questo studio gioverà a far conoscere meglio il campo dell'istruzione professionale, a richiamare l'attenzione sulla sua importanza, e potrà servire a orientare l'Amministrazione della Provincia nel prendere iniziative e nel deliberare provvedimenti in materia. Né di minor utilità potrà essere per gli enti gestori di centri e di corsi di addestramento e di qualificazione professionale.

Nello stesso tempo il lavoro varrà, con gli opportuni aggiornamenti ed integrazioni, a comporre il quadro dell'istruzione professionale nel Veneto, che la Regione, la cui istituzione ormai non è lontana, dovrà aver presente nell'atto di delegare alla Provincia i propri poteri in materia di istruzione professionale.

Lo studio ha avuto una notevole eco nel settore interessato, come si rileva anche dall'ampio dibattito in Consiglio Provinciale, per la ricchezza di dati in esso contenuti e per l'accurata analisi di alcuni fenomeni mai presi in considerazione fino ad ora.

BANCA MUTUA POPOLARE DI VERONA

SOCIETA' COOPERATIVA DI CREDITO A R. L.

ANNO DI FONDAZIONE 1867

SEDE CENTRALE: VERONA

10 agenzie in Verona - 46 dipendenze in provincia

BANCA AGENTE

per il commercio dei cambi e delle valute

Tutte le operazioni di banca e di borsa

