

MARIO PINES

*Prof. ord. di Diritto Bancario
nell'Università degli Studi di Trieste*

LE ASIMMETRIE DELL'EUROPA CHE CRESCE¹

A Gorizia le asimmetrie dell'Europa che cresce

Il processo di integrazione europea, iniziato con il trattato di Roma nel 1958, sviluppatosi nell'arco dei quasi cinquant'anni successivi e tutt'ora in intensa costante evoluzione, perché proceda decisamente e si consolidi verso l'obiettivo finale dell'unificazione politica, che tutti sembrano auspicare e voler raggiungere, richiede alcune riconsiderazioni che il momento storico dell'adesione della Slovenia alla UE impongono e permettono.

Nella documentazione preparatoria e di perfezionamento dell'adesione della Slovenia del 1996 si ritrova, espresso ed inequivocabilmente trasfuso nella legge che, recependolo, lo consolida nell'ordinamento europeo, l'importante protocollo di intenti e di motivazioni dell'associazione stessa, divenuto ora *charter* dell'adesione, del nuovo Stato membro alla EU, essenziale per la comprensione delle aspettative e delle potenziali trasformazioni del sistema da esso previste.

1. "As for increasing the subscribed capital, on the first places are listed the investors from: Netherland with 13 company and 37.2 million USD (34.1 million EUR), Cyprus with 15 companies and 11.6 million USD (10.6 million EUR), China with 280 companies and 10.8 million USD (9.9 million EUR) and Great Britain with 14 companies and 8.3 million USD (7.7 million EUR)".

[Http://www.onrc.ro/english/news.htm](http://www.onrc.ro/english/news.htm) (Romania Ministero Commercio Estero 2003)

“Il confine italo-sloveno, nella sua trasformazione in confine inter - no europeo rappresenta l'avanzamento della cittadinanza europea, nella condivisione dei benefici dell'integrazione e del progresso dell'Europa. Anche le minoranze nazionali, tutelate giuridicamente, sono fattore di ulteriore comunicazione e cooperazione fra i popoli nell'ambito della comune appartenenza all'Unione Europea.²”

L'area di maggior contatto e di necessaria riflessione su questo punto, quando si rende necessaria la verifica della utilità dei principi enunciati nelle preliminari fasi della associazione, è quello della frontiera giuliana, baricentro della storica contrapposizione ideologica e di attrito etnico, che si identifica storicamente nelle province di Gorizia e Trieste; territori che rivelano caratteristiche peculiari che hanno giustificato, nella evoluzione della Regione Friuli Venezia Giulia, la stessa sua caratteristica di *Regione Speciale*, con la collocazione nel trattato di pace dello Statuto del *Territorio Libero di Trieste*, ipotesi elusa dalla guerra fredda, ma riflettente la storia della Regione, con profonde, antiche radici motivazionali ed etniche.

Il 4 febbraio 1944, un componente del CLN della Venezia Giulia, Emanuele Flora, inviava a Carlo Sforza un messaggio: *"Urge vostro contatto con Alleati e capi responsabili iugoslavi per realizzare intesa su Trieste, onde rendere possibile maggiormente sviluppare locale collaborazione italo-iugoslava, rendendola sempre più efficace e duratura. Proponiamo soluzione che partendo da premessa sovranità italiana Trieste conforme diritto autodecisione, trasformi porto in 'corpus separatum' internazionale con retroterra zona doganale franca. Corpus separatum sarebbe amministrato da Giunta di tutti gli Stati interessati. Analoga soluzione per Fiume. Manteniamo, cerchiamo, sviluppiamo contatti diretti con partigiani slavi e parallelamente combattiamo contro tedeschi; gradiremmo vostra risposta al più presto";* dal messaggio si

2. Messaggio inviato dal Presidente Ciampi al Sindaco Luigi Brancati in occasione del primo maggio 2004.

dissociavano Felluga e Miani che, con Flora, componevano la direzione del Partito d'azione nel capoluogo giuliano³.

La specialità del territorio ha origini ancora più lontane ed appare sin dal 1716, a seguito del terremoto di Gorizia, con una prima considerazione imperiale dell'area isontina ed a seguito della proclamazione nel 1717 della libera navigazione dell'Adriatico⁴; il governo Goriziano richiesto dei mezzi per promuovere i commerci, suggerisce di dichiarare portofranco, Buccari, Fiume, Trieste, Aquileia e Duino. Si accordano esenzioni e privilegi a cittadini di origine non locale, che si vogliano piantare nel Goriziano. Carlo VI, sollecitato anche dal Bergamasco Donadoni, fa riattare le strade che dall'interno della monarchia conducono ai porti di mare e concede la patente di Punto Franco alla città di Trieste nel 1719⁵.

Nel territorio di confine, sino al 1420 il Patriarcato di Aquileia aveva dominato l'antico Friuli celtico, tipicamente montano ed agricolo, con propria caratteristica parlata il friulano, versione

3..... *Proponiamo soluzione che partendo da premessa sovranità italiana Trieste conforme diritto autodecisione, trasformi porto in 'corpus separatum' internazionale con retroterra zona doganale franca.* Flora Emanuele 4 febbraio 1994 dal CLN Venezia Giulia a Carlo Sforza CLNAI21 agosto 1944 Reuter.... Carlo Sforza osserva: "*almeno Trieste potrebbe rimanere italiana, magari con il porto internazionalizzato...*".

4. Carlo VI proclama la libertà dell'Adriatico, e promuove i commerci di terra e di mare dei suoi stati a suggerimento del principe Eugenio di Savoia. Chiede relazione al comune di Trieste sul miglior luogo ove aprire portofranco. Trieste invia a Graz ed a Vienna il barone Gabriele Marenzi. Due navi austriache vengono spedite da Ostenda alle Indie orientali per esplorare il commercio con quelle regioni. Si propone in Venezia la riapertura del portofranco: il governo ricusa. <<http://www.triestemia.com/TSSstory.htm>>

5. Il sovrano dapprima (1716) fece migliorare le vie d'accesso al porto, quindi (nel 1717) promulgò una Patente di Commercio che proclamava:

- libera navigazione nell'Adriatico;
- protezione e garanzia ai vascelli battenti bandiera imperiale;
- possibilità di trattare come pirati tutti coloro che fossero stati d'ostacolo alla navigazione. <<http://www.univ.trieste.it/~itccarli/italiano/cmtsport.htm>>

orientale del ladino⁶, mentre la Contea di Gorizia, prima di passare sotto gli Asburgo, dopo Enrico II Conte di Gorizia e del Tirolo, che dal Castello di Bruck presso Lienz dominava nel 1500, quale Signore di Treviso e Conegliano l'ampio possedimento, era da sempre regione contrapposta dalle caratteristiche mediterranee, sensibile tipicamente al potere temporale e dalla caratteristica parlata veneta, intelligibile sino alle Bocche di Cattaro in Dalmazia, dove ancora oggi, tra gli anziani pescatori del luogo, risuona l'accento tipico della serenissima, accento che accomuna, conseguentemente, i dialetti di Gorizia prima e Trieste poi.

In questa vicenda odierna del 2004, di nuovo, Gorizia e Trieste, con Monfalcone, Sesana e Capodistria, si trovano accomunate, per ricorso storico nel territorio della ex Contea, nel momento dell'inserimento in Europa dell'intera regione del Nord'Est dell'Alto Adriatico, che da 1800 anni rappresenta l'incontro - scontro dell'impero di occidente con quello di oriente, della cultura mediterranea latina con quella celtica dell'invasione, della Repubblica Illirica con quella Cisalpina, del Patto di Varsavia con la Nato, delle lingue indoeuropee con quelle slave ed, infine, dei *Microcosmi* con l'*Euroregione*.

L'accordo recente di Associazione della Slovenia alla UE, ratificato nella legge nazionale di recepimento 108/98, riprende alcune riflessioni sulle esclusive motivazioni originali, tutte sottoscritte dalle parti e ratificate dai rispettivi Parlamenti, che è opportuno tenere sempre presenti per agevolare positivi sviluppi, necessari nelle relazioni di buon vicinato e nell'integrazione economica in atto ed auspicabilmente politica, nell'ambito della prospettiva della Casa comune europea.

6. *When the Jews were expelled from Spain in 1492, they took their language with them. In the Balkans and Turkey it was called Ladino, a corruption of the word "Latin" used to distinguish it from Turkish.*

<<http://www.jewishworldreview.com/0798/ladino1.asp>>

Nello sfruttamento delle potenzialità e nell'affrontare i problemi che la concorrenza, nel più ampio contesto europeo oggi inducono, le aree culturalmente *periferiche*, rispetto ai maggiori centri finanziari del nord, già sviluppati ed inseriti nell'economia globale sin dal rinascimento e dal periodo delle conquiste coloniali⁷, debbono rivedere le proprie strategie locali, spesso improvvisate e frammentarie in contesti etnici diversificati.

Vale la pena rammentare come, nella formalizzazione dell'Associazione della Slovenia alla UE, con l'atto finale e le dichiarazioni del Lussemburgo del 10 Giugno 1996, riprese nella ratifica italiana: l. 23 marzo 1998, n. 108, tra l'altro si legge:

nelle premesse..... *Considerando gli obiettivi degli accordi firmati ad Osimo nel novembre 1975 fra la Repubblica italiana e la Repubblica socialista federativa di Jugoslavia, di cui la Repubblica di Slovenia è uno degli Stati successori e, in particolare dell'accordo sulla promozione della cooperazione economica tra i due paesi;*

all' art. 73

4. *Si deve rivolgere particolare attenzione alle misure atte a promuovere - la cooperazione fra la Slovenia e i Paesi dell'Europa centrale e orientale...*

all'art. 88

2. *A tal fine si prevedono le seguenti misure*

- *Azioni comuni delle autorità regionali e locali in materia di sviluppo economico*

all'art. 94.....

2. In particolare, la cooperazione comprende:

.....

- *la creazione di infrastrutture transfrontaliere fra le parti;*

all'art. 108.....

..... *nelle zone franche di frontiera che potranno.....*

7. Amsterdam was the world financial center and the Dutch fleet the greatest in the world. <<http://www.u-s-history.com/pages/h561.html>>

- venire istituite mediante accordi tra la Repubblica italiana e la Repubblica Slovena in base all'accordo sulla promozione della cooperazione economica, firmato ad Osimo nel 1975.

all'art. 127.....

Il presente accordo è concluso per un periodo illimitato.

Per meglio inquadrare la portata dei principi della *charter* dell'allargamento, vale la pena rammentare, anche, che, con le norme speciali, salvate nell'area giuliana dal Trattato di Roma e con il retaggio storico che si ricollega:

- alla patente di Porto Franco attribuita da Carlo VI del 1719,

- alla costituzione delle *Province Illiriche*, di cui Governatore è stato nel 1813, Giuseppe Fouché Duca d'Otranto, ministro degli interni Napoleonico,

- al *Kusterland* di memoria austroungherese,

- alla *Reichunmittlebarstadt*, zona franca austro-ungarica senza servizio militare sino al '900, in relazione ad esigenze dello spazio complesso dei paesi contermini e del Centro Europa, come essi vengono definiti variamente nel trattato di pace separata di S. Germaine del 1919, siglato dall'Italia e dall'Austria, riapparso nell'infelice riedizione del *Küsterland* del Terzo Reich,

- alle previsioni del trattato di pace del 10 febbraio 1947,⁸ con il mantenimento del regime dei punti franchi e la previsione del Territorio Libero di Trieste, oscurati dalla guerra fredda e dall'informale funzione di punto franco globale, svolta *pro tempore* dal porto di Capodistria in Slovenia, derivano, ancora, norme, spunti ed effettivi regimi speciali, la cui valenza, in alcuni casi, appare inequivocabilmente radicata nella legge ormai consolidata e mai messa in discussione in sede giurisprudenziale, né mai divenuta oggetto di revisione storico normativa e su cui si potrebbe e

8. "Il trattato di pace definitivo è un atto di natura unilaterale imposto all'Italia e accettato dal suo governo postbellico."
<<http://www.cronologia.it/storia/a1947aa.htm>>

dovrebbe pronunciare la Corte della Comunità Europea del Lussemburgo, non appena la questione le venisse proposta in termini formali.

Tra le norme in questione, in vigore nelle zone previste dall'accordo di associazione con la Slovenia ed a Gorizia in particolare, si assumono attuali le seguenti fonti normative:

- allegato VIII al trattato di pace del 1947: l'art. 1 dell' Allegato stabilisce che: *Al fine di assicurare che il porto e le attrezzature di transito di Trieste siano disponibili per l'uso in condizioni di eguaglianza per tutto il commercio internazionale e per la Jugoslavia, l'Italia e gli Stati dell'Europa Centrale, così come è consuetudine negli altri porti franchi del mondo.*⁹

- trattato istitutivo CEE: in cui l'Unione Europea, con l'originale art. 234, ora divenuto art. 307 del Trattato CE, prevede in termini inequivocabili la validità ed attualità degli accordi precedenti il Trattato di Roma. Il Trattato CE garantisce la salvaguardia degli

9. Art. 1. 1. *Per assicurare che il porto ed i mezzi di transito di Trieste possano essere utilizzati in condizioni di eguaglianza da tutto il commercio internazionale e dalla Jugoslavia, l'Italia e gli Stati dell'Europa Centrale, secondo le consuetudini vigenti negli altri porti franchi del mondo: a) sarà creato nel Territorio Libero di Trieste un porto franco doganale, entro i limiti fissati o previsti dall'Articolo 3 del presente Strumento; b) le merci in transito per il Porto Franco di Trieste godranno libertà di transito, ai sensi dell'Articolo 16 del presente Strumento.*

2. *Il regime internazionale del Porto Franco sarà regolato dalle disposizioni del presente Strumento.*

.....
Art. 5. 1. *Le navi mercantili e le merci di tutti i paesi godranno senza restrizione del diritto di accesso al Porto Franco per il carico e la discarica sia di merci in transito, che di merci destinate al Territorio Libero o da esso provenienti.*

2. *Le autorità del Territorio Libero non percepiranno sulle merci in importazione, in esportazione od in transito attraverso il Porto Franco né dazi doganali, né altri gravami, che non siano in corrispettivo di servizi prestati.*

3. *Per quanto si riferisce tuttavia alle merci importate attraverso il Porto Franco, per essere consumate entro il Territorio Libero od alle merci esportate dal Territorio Libero attraverso il Porto Franco saranno applicate le relative leggi e regolamenti in vigore nel Territorio Libero.*

impegni pattizi precedentemente assunti; l'art. 234, infatti, sancisce che: *Le disposizioni del presente trattato non pregiudicano i diritti e gli obblighi derivanti da convenzioni concluse, anteriormente all'entrata in vigore del trattato stesso, tra uno o più Stati membri da una parte e uno o più Stati terzi dall'altra;*

- essendo il Trattato di Pace di uso consolidato e di natura convenzionale allargata, ad esso anche la Convenzione di Vienna del 1969¹⁰ fornisce clausole di salvaguardia o di compatibilità: all'art. 30, par. 2, infatti, essa sancisce: *Quando un trattato specifica che esso è subordinato a un trattato anteriore o posteriore o che non deve essere considerato come incompatibile con questo altro trattato, le disposizioni di quest'ultimo prevalgono;*

- il Memorandum di Londra del 1954, che al punto 5 sancisce che: *Il Governo italiano si impegna a mantenere il Porto Franco di Trieste in armonia con le disposizioni degli articoli da a 1 a 20 dell'Allegato VIII del Trattato di Pace con l'Italia;*

- il Testo Unico delle disposizioni legislative in materia Doganale contenuto nel D.P.R. 23 gennaio 1973, n. 43. all'art. 169 che, inoltre, stabilisce come: *Per i Punti Franchi compresi nella zona del Porto franco di Trieste di cui all'Allegato VIII del trattato di Pace fra l'Italia e le potenze alleate ed associate, firmato a Parigi il 10 febbraio 1947 e reso esecutivo con decreto legislativo del capo provvisorio dello Stato 28 novembre 1947, n. 1430, restano ferme, in deroga a quanto stabilito nei precedenti articoli, le vigenti disposizioni più favorevoli.*

- il Trattato di Osimo con cui, nella legge 14 marzo 1977, n. 73, norma di ratifica del trattato, che sanziona in via definitiva la

10. L'art. 31, sez. III, della Convenzione di Vienna sul Diritto dei Trattati stabilisce l'importanza dell' *ordinary meaning* quale fondamento per l'interpretazione. Secondo il commento dell' International Law Commission *The Article ... is based on the view that the text must be presumed to be the authentic expression of the intention of the parties; and that in consequence, the starting point ... is the elucidation of the meaning of the text.*

configurazione del confine politico italo-iugoslavo, all'art. 1 lett. b) viene proposto un: *accordo sulla promozione della cooperazione economica ...con... i relativi quattro allegati*, di cui il primo è il *Protocollo sulla Zona Franca*. In esso si conviene la istituzione di una Zona Franca in cui *...Sarà applicato il Regime dei Punti Franchi di Trieste*¹¹, ed art. 4, I° co. della stessa legge con cui si prevedono: *norme necessarie per realizzare infrastrutture e impianti diretti al potenziamento della attività economica dei territori di confine nell'ambito della Regione Friuli Venezia Giulia*;

- la legge 19/91¹²: in cui all'art 1, co. 1, si ribadisce il riferimento allo sviluppo di attività economiche e della cooperazione internazionale della Regione Friuli Venezia Giulia, nell'ambito della speciale collocazione geopolitica del suo territorio, quale regione frontiera della Comunità economica europea. Per essa si prevedono degli *strumenti capaci di sviluppare la cooperazione economica e finanziaria con l'Austria, i Paesi dell'Europa centrale e balcanica, nonché con l'Unione Sovietica.....nonché..... per valorizzare l'Iniziativa Pentagonale*;¹³

11. Si tratta dei cinque Punti Franchi di Trieste:

Punto Franco Vecchio.

Punto Franco Nuovo.

Scalo Legnami.

Porto Petroli.

Punto Franco Industriale.

12. A titolo di memoria, il Senato, con proprio impegno di data 15 dicembre 2000, rivolto al Governo, aveva fatto proprio il disegno di legge numero 4885, avente per oggetto alcuni emendamenti proposti per la legge di confine, l. 19/91, poi abrogata nell'art. 3 dalla finanziaria 2004, alla quale sarebbero state poste le integrazioni ivi indicate, al fine di rendere operativo il progetto di un centro finanziario internazionale. Il problema è ora superato dalla visione della nuova legislazione fiscale nazionale, che ha riproposto il nostro paese nella operatività globale attraverso l'irrilevanza estesa dei redditi prodotti dalle partecipe estere di operatori internazionali, se domiciliati nel territorio nazionale *tax exemption*.

13. Ora I.N.C.E. (Iniziativa Centro Europea) con sede a Trieste e sedici Stati membri.

- la legge 108/98 con l'art. 108, che ripropone l'ipotesi di attivazione di zone franche secondo lo schema del protocollo sulla Zona Franca, di cui alla legge 73 del 1977, definita accordo di Osimo.

L'insieme delle fonti normative suddette, ha indotto a ritenere inequivocabilmente fondata, presso gli estensori degli strumenti di associazione, la coscienza del ruolo delicato che la Slovenia si andava assumendo quale interfaccia essenziale tra l'Europa occidentale e quella centrale e dell'est, emergente da mezzo secolo di guerra fredda, contrassegnata dalla segregazione e dalla autarchia e da un sistema sociale in progressivo declino ed impoverimento materiale e morale.

Se l'associazione dei nuovi Stati alla UE e tra essi la Slovenia, deve comportare l'integrazione di economie diverse nel comune mercato europeo, il flusso di merci, servizi e risorse in genere, determinato dalla progressiva ulteriore integrazione del restante continente centro ed est europeo, attratto dalla diffusione dei valori e delle realizzazioni anticipate dalle Comunità negli anni sessanta, settanta ed ottanta, inizierà ben presto a premere sul versante nord orientale in direzione della pianura padana e del Centro Europa e nell'area giuliana, capolinea naturale dell'autostrada del mare Adriatico chiedendo adeguate infrastrutture materiali e di quadro normativo.

Parimenti, la progressiva espansione economica dell'Asia ed in particolare della Cina, entrata nel WTO ed ora presente attivamente nel mercato europeo, già in parte percorso dalle attività marginali della distribuzione al dettaglio e della ristorazione cinesi, universalmente presenti, non tarderà ad affollare il canale di Suez, in direzione dell'Adriatico e del Centro Europa, di cui l'area di contatto, il nord est e la Slovenia sono il naturale insostituibile sbocco delle merci provenienti dall'est asiatico lungo il percorso del *Southern Rim*.

Allo stesso tempo, dall'altro versante, l'accorto sistema delle *Conferences* di servizio logistico e dei trasporti del Nord, da sem-

pre sostenuto dalle discutibili tariffe preferenziali ferroviarie dell'area anseatica, lungo il *Northern Range*, sta monopolizzando visibilmente i traffici europei e nell'ottobre del 1999, ad unico sintomatico esempio, il colosso tedesco *Eurokai-Eurogate*, proprietario del porto d'Amburgo e azionista dei porti di Brema e Anversa, nell'ottica del consolidamento del predominio nel settore della logistica e dei trasporti europei, ha esteso il proprio predominio tariffario sui trasporti atlantici ed asiatici, da e per l'Europa continentale.

Sempre a nord, nel sistema delle infrastrutture logistiche e dei trasporti si delinea, anche, l'ipotesi della *Trasversale Transiberiana*, altrimenti conosciuta come *Transiberian Landbridge*, o *Ponte di Sviluppo Eurasiatico* e che rappresenta, in termini di trasporto, l'evoluzione delle previsioni di Sir Halford John Mackinder¹⁴, il quale temeva già nel 1904 il collegamento dell'Europa con la massa continentale eurasiatica e, tramite questa, con i paesi del Pacifico: il noto *Heartland*, il perno della Terra, contrapposto alle *Rimlands*, cioè alle arterie indispensabili, nell'integrazione infrastrutturale eurasiatica dal lato marittimo a sud, per giungere a Suez.

Lungo la *Trasversale Transiberiana* e la città di Brest in Bielorussia, il percorso ferroviario richiederà, circa, due settimane, da Brest l'inoltro delle merci seguirebbe la direttrice Varsavia e da qui si collegherebbe allo strategico Corridoio III° Kiev-Varsavia-Berlino-Parigi, in avanzato stato di costruzione e confluyente nel terminale del corridoio V°.

In realtà, nell'integrazione est-ovest, il percorso Donetsk, Persia, India, Cina, possibile alternativa sud della dorsale transiberiana, appare più economico e rapido, ricongiungendo il Mediterraneo e l'Europa alla parte sviluppata dell'Asia in termi-

14. Halford J. Mackinder, *Democratic Ideals and Realty*, 1981, Westport, CN.

ni molto più economici e rapidi, che non lungo le alternative a nord; in questo caso, il corridoio n. 5 richiederebbe una variante a sud per raggiungere la zona di Donetsk in Ucraina, per altro l'area industriale maggiormente sviluppata del paese.

E' risaputo che con il treno non si possono trasportare più di 30 TEU da 91 m³, ma di certo questa dimensione potrebbe permettere un volume di spedizioni transcontinentali *shuttle* di pronta consegna in rapida successione, una sorta di veicolazione prioritaria che, dati i livelli di interscambio ipotizzabili, assumerebbe caratteristiche di alta velocità ed alta portata, nell'inevitabile processo di integrazione est - ovest in atto. Si tenga conto, inoltre, che nei prossimi anni saranno operativi vari *district-parks* nella parte orientale del confine con l'UE, ora in via di progressivo avvicinamento con l'estremo oriente. Alcuni di questi strumenti di logistica avanzata sono operativi già in Romania, Ungheria e Polonia, ma sono previsti molti altri *district-parks* anche in Ucraina, Croazia e Bulgaria.

Per le produzioni ad alto contenuto di manodopera, il potenziale mercato dell'*outsourcing* rappresenta, *pro tempore*, una notevole riduzione dei costi di produzione, visti i livelli salariali di questi paesi, notevolmente inferiori rispetto a quelli occidentali. Il flusso attuale del traffico tra l'Asia Centrale e l'Europa ora è, praticamente, assicurato da tre operatori: la società svizzera ICF *Mixed Block Trains* e le società tedesche *Transchaft International*, divisione della DB-Cargo *Ganzzugverkehr* e la *Polzug Silk Road Express*: essi vendono servizi di spedizione integrata sulle rotte *Ostwind*, correntemente a quasi tutti gli operatori europei interessati ai processi di globalizzazione.¹⁵

15. Prospettive positive del fenomeno iniziano ad apparire anche a livello istituzionale e scientifico: Jagdish Bhagwati, In *Defense of Globalization*, NY 2004.

In Cina, in previsione dell'ingente volume degli scambi, per ora solo potenziali ma già di sensibile rilevanza, gli investimenti in infrastrutture sono indirizzati verso centri di snodo logistico a *Shenzen*, Pechino, alla zona franca di Shanghai e la posta in gioco appare enorme, tant'è vero che investimenti massicci per creare reti pan-cinesi di logistica sono stati fatti dai principali operatori mondiali quali: l'APL *American President Line*, *Maersk*, P&O e la *NYK Nippon Yusen Kaisha*; attualmente, però, il 70% del traffico entrante ed uscente dall'Europa passa per il *Northern Range*, lasciando ai porti del Mediterraneo solo il 30% residuo, nell'ambito delle emergenti asimmetrie d'Europa.

Traffico di container nei maggiori porti del mondo, anno 2002

World Ranking	Port Name	Trade Region	Total TEU
1 (1)	Hong Kong	East Asia	19144000
2 (2)	Singapore	South East Asia	16800000
3 (3)	Busan	North East Asia	9453356
4 (5)	Shanghai	East Asia	8610000
5 (4)	Kaohsiung	East Asia	8493000
6 (8)	Shenzhen	East Asia	7613754
7 (6)	Rotterdam	Northern Europe	6515449
8 (7)	Los Angeles	North America West Coast	6105863
9 (9)	Hamburg	Northern Europe	5373999
10 (11)	Antwerp	Northern Europe	4777387
11 (12)	Port Klang	South East Asia	4533212
12 (10)	Long Beach	North America West Coast	4526365
13 (13)	Dubai	Mid-East	4194264
14 (17)	Yantian	East Asia	4181478
15 (14)	New York/New Jersey	North America East Coast	3749014
16 (18)	Qingdao	East Asia	3410000
17 (15)	Bremen/Bremerhaven	Northern Europe	3031587
18 (20)	Gioia Tauro	West Mediterranean	2954571
19 (16) *	Felixstowe	Northern Europe	2750000
20 (19)	Tokyo	North East Asia	2712348

<<http://www.ci-online.co.uk/>>

Paradossalmente, anche il 40% del traffico italiano in esportazione via mare gravita asimmetricamente sui porti del *Northern Range*: ciò è dovuto alle tariffe ferroviarie notevolmente superio-

ri in Italia: da Monaco di Baviera è più conveniente portare la merce a Rotterdam che non a La Spezia, oppure a Trieste, sebbene vi siano circa 300 km di percorrenza in più; da Milano, spesso, si preferisce il *Northern Range*, che non i porti liguri, o quelli adriatici; questa paradossale situazione è, probabilmente, causata dalla incompiuta liberalizzazione delle ferrovie italiane e dai vantaggi di posizione stratificati e consolidati del sistema logistico del *Northern Range* che si sta stratificando ed autoalimentando da sempre. Di certo, in Italia, l'irrazionale, ma prevalente, ruolo del trasporto merci su strada non aiuta certamente lo sviluppo dei tanti porti italiani, in costante dannosa concorrenza tra di loro, né il razionale inserimento nella logistica mondiale delle aziende del nostro Paese.

L'alto Adriatico Trieste ed il retroterra di Gorizia si stanno orientando, potenzialmente, nel sistema del corridoio n. 5 che, oltre ad essere una infrastruttura viaria stradale e ferroviaria, potrebbe rappresentare un sistema sinergico di attività intermodali e produttive di servizi industriali e commerciali, tese alla circolazione ed alla trasformazione delle merci in termini geografici, fisici e temporali, che non escluderebbe l'interazione con transazioni *spot* e *forward* di borsa merci e con le attività di condizionamento necessarie ad ottenere la certificazione di libera pratica, da parte delle autorità doganali dell'unione europea, per i prodotti provenienti da ogni parte del globo.

Nel *charter* dell'associazione della Slovenia, tale funzione dell'area è puntualmente individuata ma, la divaricazione tra Tirreno ed adriatico, oltre la potenziale sinergia, sta alimentando la concorrenza delle poche risorse disponibili che determinano una necessaria *sofferenza* che, ora, emerge in Adriatico.

Per almeno 20-30 anni si farà ancora poco sul versante dei corridoi transcontinentali del nord, che potenzialmente uniscono Rotterdam con Pusan, Shanghai e il Giappone. Ed in ogni caso le infrastrutture esistenti non potrebbero attirare l'enorme carico di merci provenienti dal Pacifico, attualmente stimato in circa 20

milioni di teus annui, con tassi di crescita di circa il 10% all'anno e senza contare le conseguenze dell'entrata della Cina nel Wto.

La componente sud europea, in direzione della *Silk Road*, non tarderà a farsi sentire nel sud Ukraina in termini di complementarietà alla direttrice del corridoio n. 5 verso Kiev ed alla *Transiberian Landbridge*. In questa ottica, il ruolo di retroterra di Gorizia e Nova Gorica e la posizione di Trieste con la legislazione speciale di confine, a sostegno delle attività della logistica avanzate, a ridosso del sistema portuale del Nord Adriatico e da esso col Mediterraneo, Suez e Gibilterra, per evidente primato geografico ed inevitabile risultante del calcolo economico armatoriale, non potranno non emergere ed affermarsi così com'è avvenuto durante il processo della prima globalizzazione nella Trieste di memoria austroungarica visibile nell'intatta architettura portuale della città.

Ritornati alla pace europea, dopo un secolo di guerre mondiali e semi-mondiali, calde e fredde, come ai tempi dell'apertura dell'istmo di Suez e della circumnavigazione del globo da parte di Massimiliano d'Asburgo, partito da Trieste nel 1857 e rientrato in città nel 1859, ambasciatore imperiale della rilevanza dell'alto Adriatico nel contesto dell'economia mondiale, l'area giuliana ritorna ora sulla scena della seconda globalizzazione con il potenziale duplice spazio che si diparte dall'Alto Adriatico: da un lato l'Europa condizionata per oltre cinquant'anni dal patto di Yalta del 1945 e dall'altro l'Europa nascente dal crollo del muro, che da Stettino a Trieste aveva frantumato il sogno di Cesare, di Napoleone e dell'isterico caporale austriaco, attraverso le esperienze continentali degli *ordini nuovi*.

Ora l'Europa riscopre il ruolo del Mediterraneo e la sua funzione nel collegamento Est - Ovest, l'Adriatico riscopre la sua natura di autostrada del mare al cui casello di capolinea, l'area giuliana riappare potentemente sulla scena economica del continente in quanto, oltre le ricorrenti prevaricazioni dei particolarismi di posizione dell'Europa dell'area anseatica, l'area giuliana

ha dalla sua parte l'imponente posizione geografica, la storia e la ricchezza della cultura del suo microcosmo, da sempre poliglotta multilingue ed intriso dei valori complessi dell'incontro dei tre DNA dell'Europa, che caratterizzano la ricchezza delle sue scon-trose diversità.

Ciò che rimane da chiarire, in un contesto scevro da argomentazioni pretestuose, preconetti e dogmi categorici, è l'importanza eccezionale del sistema normativo della cornice di confine giuliano, alla luce delle norme richiamate sopra, di cui, dalla fine della guerra ad oggi, mai è stata chiesta interpretazione autentica nelle sedi giurisdizionali competenti, oltre la ormai antica unica sentenza *Maltese* della Corte di Appello di Trieste sul tema specifico¹⁶.

Oltre l'evoluzione dell'attività della storica concentrazione plurinazionale (Belgio, Olanda, Germania) nelle aree del *Northern Range* delle attività dei trasporti e della logistica, non meno asimmetrica appare la posizione della domiciliazione dell'attività finanziaria e dell'investimento diretto al Centro Europa e del coordinamento delle iniziative economiche che si stanno concentrando nelle aree a bassa fiscalità: Olanda, Lussemburgo, U.K., Austria e simili altre eredità del passato della guerra, fredda e calda, che fanno preferire il regime delle *holding* e quello dell'esenzione da ritenute fiscali ed imposte locali, al regime latino, generalmente *complesso*, condizionato dagli orizzonti di basso

16. LS 2 agosto 1947 n. 811 l.

TI 10 febbraio 1947 PARIGI.

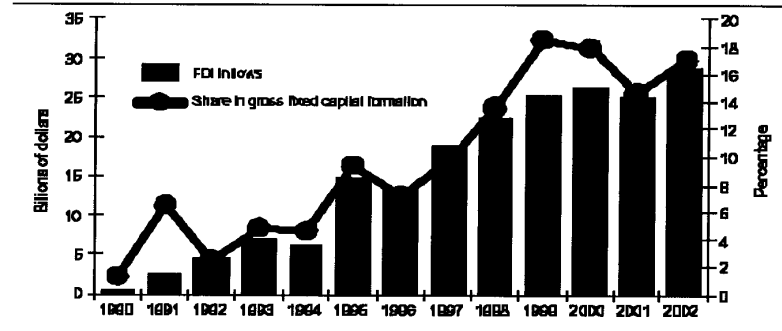
TI 5 ottobre 1954 LONDRA.

Ai punti franchi del porto di Trieste si applica la disciplina prevista dal trattato di pace di Parigi del 10 febbraio 1947 (all. VIII), così come confermato dal "memorandum" d'intesa di Londra del 5 ottobre 1954 (par. 5), con la conseguenza che le operazioni portuali svolte in dette aree possono avvenire senza ingerenza delle autorità doganali. (Tribunale Trieste, 13 maggio 1997 Soc. Crossbow c. Min. fin. e altro Foro it. 1998, I,1318, nota MALTESE).

profilo e dai *deficit* pubblici ormai fuori controllo e dal bizantinismo della, spesso, impenetrabile normativa fiscale e della sua imprecisa interpretazione.

Il Centro Europa appare oggi il baricentro dell'investimento estero dell'intero pianeta, secondo la Conferenza per il Commercio e lo Sviluppo delle Nazioni Unite, nella dinamica del volume dei FDI nella zona dell'ex COMECON¹⁷ si rileva un tasso di crescita spettacolare ed una asimmetrica situazione di preminenza, pur nella fase generale di stagnazione degli investimenti esteri.

Figure II.19. CEE: FDI inflows and their share in gross fixed capital formation, 1990-2002



Source: UNCTAD FDI/ING database (<http://www.unctad.org/14statistics>)

Osservando qualunque serie storica di dati riflettenti i flussi finanziari, connessi agli investimenti esteri nel Centro Europa, ciò che appare sorprendentemente ricorrente è la costante presenza, quasi dominante, dell'Olanda, emergente ben oltre la realistica propria struttura finanziaria - si tratta di un Paese di soli 16 milioni di abitanti sul totale europeo, prima dell'allargamento, di 377 milioni, pari al 4,2% - che appare, sempre, nei primi posti delle classifiche dei flussi finanziari che interessano l'Unione europea,

17. Brian Carnell, *World Investment Fell Everywhere But Central and Eastern Europe in 2002*. < <http://www.overpopulation.com/articles/2003/000071.html> >

come risulta nella tabella sottostante relativa alla Repubblica Ceca, o più in generale nella evoluzione dei flussi finanziari da e per i Paesi esterni all'Unione Europea, tra quelli della parte sviluppata e rilevante sul piano dell'attività di appoggio alle imprese globali, indicati nello specchio sottostante.

Nel caso della Repubblica Ceca, l'evoluzione dei dati nel periodo 1993 - 2003 mostra l'effetto della domiciliazione olandese delle attività delle imprese globali, orientate verso i percorsi amministrativi di minor attrito nelle formalità e nella tassazione, nella perenne ricerca di occasioni di pianificazione fiscale, congiuntamente alla rilevante presenza diretta della industria tedesca, parimenti interessata ai crescenti processi di *outsourcing*.

Czech Republic: Inward Foreign Direct Investment by Industry and Country, 1993-2003 (In millions of EUR)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
W. Europe											
Belgium	27	28	19	46	50	42	1293	57	180	464	135
Denmark	2	4	9	9	3	22	40	112	175	100	7
France	29	65	130	16	90	127	218	252	1.718	151	462
Germany	70	353	439	199	347	855	1219	1433	1.466	4.942	733
Un. Kingdom	0	32	41	67	174	310	98	171	484	-234	240
Italy	10	10	1	72	-32	24	44	39	-2	135	62
Netherlands	26	5	569	207	119	748	1061	1123	1.059	1.305	-1.383
Austria	47	68	67	166	84	370	782	800	295	809	542
Sweden	10	16	17	45	79	-62	119	160	23	115	17
Switzerland	12	33	525	44	42	100	332	247	196	288	233
Canada	17	0	0	0	0	-4	10	168	81	-119	14
United States	218	33	78	202	88	477	545	328	273	201	180
Japan	0	4	0	31	10	21	5	50	33	123	224
Other	91	83	86	38	100	289	169	464	317	731	822
Total	559	734	1982	1140	1152	3317	5933	5404	6.296	9.012	2.289

Source: Data provided by the Czech National Bank. <<www.cnb.cz>>

* Until 1997 data included FDI in equity capital, starting from 1998 data on reinvested earnings and other pital have been included in FDI flows.

E' importante rilevare come le attività finanziarie di appoggio ed i connessi centri di controllo, coordinamento e gestione, si indirizzano sistematicamente verso l'Olanda, il Lussemburgo, il Regno Unito, l'Austria, che hanno in comune la cornice normativa favorevole alle attività di domiciliazione e gestione soprannazionale delle imprese globali, per fattori connessi, principalmen-

te, alla esenzione da tassazione rilevante sul piano delle attività di mero coordinamento e l'assenza di ritenute nella gestione dei flussi di reddito da partecipazione o delle plusvalenze realizzate nella fase di veicolizzazione delle attività globali e dalle convenzioni contro la doppia imposizione, dalle aliquote di ritenuta, in generale, sotto i valori delle medie mondiali¹⁸.

EU FDI flows with Extra-EU countries, 2000 and 2001 by source and major destination
(excluding reinvested earnings, in EUR Mio)

Year: 2001	Outward flows to					Inward flows from				
	Share in total EU (%)	Extra-EU	USA	Japan	Canada	Share in total EU (%)	Extra-EU	USA	Japan	Canada
EU-15*	100	202 039	88 240	8 288	16 844	100	98 787	82 782	7 914	8 708
BELGIUM/LUX**	19.8	39 953	20 248	2 024	-113	31.2	30 140	15 220	-28	2 817
DENMARK	1.8	3 536	81	-40	40	0.5	497	429	54	27
GERMANY	29.5	69 668	49 169	362	49	9.2	8 936	5 455	-454	712
GREECE	0.2	449	195	0	15	0.1	136	37	0	1
SPAIN	7.8	15 820	2 475	281	25	3.8	3 702	1 514	78	13
FRANCE	15.8	31 800	14 700	400	300	6.1	6 900	4 200	200	-20
IRELAND	-0.6	-1 209	.	.	.	-12.5	-12 888	.	.	.
ITALY	1.7	3 490	889	-82	100	3.7	3 534	1 770	475	65
NETHERLANDS	17.9	36 140	23 374	-117	500	28.2	28 199	23 017	394	323
AUSTRIA	1.3	2 681	118	25	6	0.3	285	235	12	1
PORTUGAL	0.9	1 738	82	.	4	0.1	184	171	1	58
FINLAND	-0.3	-585	1 100	50	150	0.7	646	50	0	0
SWEDEN	1.5	3 089	2 563	157	267	3.4	3 380	273	20	894
UNITED KINGDOM	2.9	5 934	-16 162	5 216	16 992	24.2	23 448	9 349	6 067	2 279

Year: 2000	Outward flows to					Inward flows from				
	Share in total EU (%)	Extra-EU	USA	Japan	Canada	Share in total EU (%)	Extra-EU	USA	Japan	Canada
EU-15*	100	322 837	988 628	8 372	37 944	100	188 942	73 982	11 734	14 899
BELGIUM/LUX**	9.7	31 243	15 022	-1 081	313	23.8	37 597	14 030	-149	12 167
DENMARK	0.5	1 529	1 798	-54	174	1.8	2 522	1 650	27	27
GERMANY	14.3	46 278	27 571	3 182	195	5.3	6 426	974	860	347
GREECE	0.1	377	175	5	0	0.1	95	72	-5	-2
SPAIN	11.1	35 660	7 249	29	0	8.1	12 921	11 252	56	-10
FRANCE	24.9	80 200	32 400	2 500	32 000	2.5	4 000	3 200	100	100
IRELAND	1.2	3 716	.	.	.	9.8	15 279	.	.	.
ITALY	1.4	4 383	1 870	10	57	2.6	4 171	2 233	83	294
NETHERLANDS	14.7	47 444	34 595	178	1 010	17.1	27 186	17 878	4 997	60
AUSTRIA	0.8	2 629	555	-2	10	0.4	646	338	28	-12
PORTUGAL	1.6	5 066	383	0	-2	0.1	113	-24	2	32
FINLAND	3.9	12 733	4 355	78	455	0.2	370	-69	51	1
SWEDEN	3.6	11 780	3 713	188	-96	6.5	10 394	3 046	1 085	31
UNITED KINGDOM	12.3	39 570	38 825	1 326	3 825	22.3	35 422	18 434	4 597	2 043

* EU-15 aggregates with USA. Japan and Canada include estimates for Ireland

** Belgium-Luxembourg Economic Union

. Not available

18. "Although the Netherlands has a sophisticated tax system with high tax rates some aspects of its fiscal system are extremely attractive and make it the ideal location in which to base international trading operations" <<http://www.lowtax.net/low-tax/html/offon/netherlands/nethom.html>>

La scelta della domiciliazione delle *holding* di controllo e di gestione delle partecipazioni non è riconducibile ad altro fattore che alla condizione favorevole ambientale, che di fatto rende da parecchi decenni e su base globale, conveniente l'opzione del *Northern Range*.

Ciò è particolarmente visibile nella tabella soprastante, che indica i flussi da e verso la UE, in contropartita a Paesi esterni all'Unione, dalla quale traspare ancora il ruolo rilevante dell'Olanda, anche in termini relativi, considerandone il peso in popolazione e PIL¹⁹.

Il fenomeno si ripete, nell'Europa Centrale ed in Ungheria dove, esaminando alcuni dati relativi agli investimenti dell'anno 2000, periodo gennaio - settembre, si osserva l'assoluta prevalenza dell'Olanda quale Paese ultimo investitore, ipotesi non giustificata da alcuna ragione se non dall'intreccio delle norme che agevolano gli operatori sopranazionali, attratti dal meccanismo di connessione Olanda - Antille e dalla struttura delle *holding* operative di domiciliazione.²⁰ La particolare situazione di esenzione operante sul piano dei flussi di dividendi e delle plusvalenze realizzate nella gestione delle partecipazioni, rende unica la posizione fiscale olandese e comprensibile la scelta di così ampia platea di operatori internazionali, ormai abituati a frequentare gli studi legali e fiscali olandesi, del Belgio e del Lussemburgo, prossimi, per altro, alle principali sedi delle società inserite nelle *conference* dei trasporti integrati mare - ferrovia del *Northern Range*.

19. Fonte <http://www.eu-datashop.de/download/EN/sta_kurz/thema2/nj_02_30.pdf>

20. "Dividends received by a Dutch company from an equity participation in another company are exempted from Dutch corporate tax. This participation exemption is a very important provision of Dutch legislation and is based on the principle that proceeds paid out of profits that have already been subjected to corporate tax should not be taxed again."

<http://home.t-nline.de/home/Nikol_eizik/steuern_in_niederlanden.html>

Hungary 2000 The investors' country geographic region - Euro million

	Period Jan.-Sept 2000	Percentage
Austria	19,4	2,05
Belgium	13,3	1,4
Finland	0,4	0,04
France	29,2	3,08
Netherlands	386,1	40,71
Ireland	0,6	0,06
Luxemburg	19,5	2,06
United Kingdom	17,2	1,81
Germany	123,0	12,97
Italy	19,5	2,06
Switzerland	41,8	4,41
Sweden	102,4	10,8
Other European Countries	39,2	4,13
United States	72,8	7,68
Canada	19,8	2,09
Other American Countries	1,8	0,19
Africa	1,0	0,11
Australia	- 0,1	-0,01
Japan	31,0	3,27
South Korea	0,0	0,0
Other Asian Countries	9,0	0,95
Not allocated	1,5	0,16
Total	948,5	
O/w EU	744,2	
EMU	621,3	

Fonte: National Bank Hungary, Statistics Department
 <<<http://english.mnb.hu/actSearch.asp?id=7>>>

Analoga situazione, proseguendo nell'esame della documentazione a sostegno della tesi sulle asimmetrie, si osserva in Romania, centro di importanza essenziale per la delocalizzazione italiana e di alcuni altri Paesi, in cui si concentrano investimenti coordinati dalla stessa fonte interna europea, preferita per analoghe ragioni di carattere fiscale.

Top investing countries in Romania D.F.I. stock as of 31December 2000.

Value of the registered capital brought in foreign currency (million USD)

Source: << [http:// www.majorcompanies.ro/digest/articles/larive.htm](http://www.majorcompanies.ro/digest/articles/larive.htm)>>

National Trade Registry Office Romania I.B.D. S.R.L.

No.	Country	%	
1	The Netherlands	789	16%
2	Germany	549	11%
3	Cyprus	378	8%
4	Italy	340	7%
5	France	336	7%
6	USA	315	6%
7	Austria	286	6%
8	South Korea	234	5%
9	UK	213	4%
10	Turkey	197	4%
Total registered capital in foreign currency for top 10 countries		3,637	74%
Total registered capital in foreign currency		4,882	100%

Anche gli stati del Centro Europa non inseriti nella lista dei prossimi candidati all'associazione con la EU appaiono interessati dal fenomeno della connessione olandese, ad esempio l'Ukraina, membro rilevante dell'Iniziativa Centro Europea ed economia in fase di integrazione effettiva con la EU.

La zona di confine con la Slovenia, in primo piano Trieste con l'isontino con la città di Gorizia, divisa in due dalla cortina di ferro, quando da Stettino a Trieste l'Europa si organizzava in blocchi ed aveva inizio la tragica guerra fredda, riflette oggi nel sistema dei vasi ormai comunicanti, l'*hub* della logistica avanza-

According to the Ukrainian State Statistics Committee, as of April 1, 2003 the total volume of direct foreign investment into Ukraine since 1992 had reached US\$5.604 billion. The following are the official Ukrainian government statistics for total cumulative direct investment by country of origin from 1992 through April 11, 2003:

Country	(\$millions)	Percentage
United States	982.4	17.5
Cyprus	541.6	9.7
Great Britain	533.3	9.5
Germany	414.2	7.4
Netherlands	401.1	7.2
Virgin Islands	359.3	6.4
Russia	334.8	6.0
Switzerland	283.5	5.1
Austria	226.1	4.0
Korea	172.1	3.1
Other countries	1,356.2	24.1

Commercial Service And U.S. Department Of State, 2004
 <<http://www.bisnis.doc.gov/bisnis/bisdoc/0307_ukraineccfy04.htm>>

ta, nella emersione delle economie del Centro ed Est Europa, ormai in fase di integrazione compiuta con la UE.

Le attività ipotizzate nella zona speciale, nominata dall'art. 108 della legge 108/98, attuabile nella riconversione degli autoporti di confine, esaurita la loro funzione di barriera doganale tra nazioni ormai inserite nella UE, sarebbero potenzialmente quelle dei:

- servizi connessi al traffico ed alle lavorazioni di perfezionamento attivo, in funzione dell'adeguamento agli standard europei delle produzioni da immettere in libera pratica nei paesi dell'UE oggi svolte all'estero;
- traffico di perfezionamento passivo, relativamente alla delocalizzazione industriale in Centro ed Est Europa delle fasi rilevanti ad alta concentrazione di mano d'opera;
- trading in regime di extraterritorialità, relativamente alla imposta sul valore aggiunto con assolvimento dell'imposta al primo passaggio interno dopo la cessione sul territorio nazionale, magazzini generali;

- *trading delle partecipazioni in joint-venture* ed in iniziative produttive in Centro ed Est Europa in regime di *participation exemption*;
- *logistica ed emissione di documenti rappresentativi di merci*: fedeli di deposito, *warrant*, dichiarazioni di presa in carico, elettronici ed a firma digitale per la realizzazione di un mercato di *coutertrade* e di borsa merci *spot* e *forward*;
- *gestione di un servizio di data base di gestione di subappalti* in zone franche del centro ed est Europa, in regime di agevolazione e non ed in concessione di *know-how* e di strutture di produzione;
- *gestione dei servizi di domiciliazione e gestione amministrativa di società tax exempted sulla base della più recente evoluzione della legislazione fiscale italiana*, filiali e succursali di operatori del mercato globale, interessati a sviluppare attività in Centro ed Est Europa, estensibili ai servizi dell'area della finanza, fiscale, delle assicurazioni, dei servizi di marketing, alle infrastrutture localizzative e delle telecomunicazioni.

La stessa regione appare, allo stesso tempo, quale retroterra naturale al servizio dell'autostrada del mare Adriatico, con lo scalo ferroviario di Cervignano nel corridoio 5 e con l'aeroporto commerciale di Ronchi, che formano il sistema della viabilità del Nord Adriatico, più vicino al cuore d'Europa continentale, area degli imperi centrali d'un tempo, ora teatro del più rapido ed intenso processo di crescita economica del continente e con unica situazione esistente nel Mediterraneo di banchina portuale di alto fondale servita da stazione ferroviaria a Trieste.

La previsione di zone speciali, inequivocabilmente indicata nell'accordo di associazione con la Slovenia, con gli strumenti normativi acquisiti nel corso della storia, pur se forzatamente inutilizzati nel periodo della guerra fredda, per la loro attuale valenza giuridica e per la potenzialità che esprimono, alla luce della apertura del Paese verso l'attività di collegamento nell'integrazione delle economie del continente europeo, aspettano solamente la eventuale verifica della Corte europea del Lussemburgo per rivelare la loro efficacia nel riassetto delle asimmetrie

d'Europa, in direzione dell'espansione globale dell'attività economica e delle dimensioni delle imprese in espansione²¹.

In commento al Regolamento doganale UE 2504/88 del 25.7.1988, relativamente ai depositi ed alle zone franche comunitarie, il Consiglio della Comunità Europea aveva affermato che:

- *le zone franche costituiscono ancora un importante strumento della politica commerciale della Comunità per le attività concernenti il commercio estero che usualmente vi si concentrano;*
- *non è però opportuno riconoscere alle zone franche vantaggi concorrenziali per quanto riguarda l'applicazione dei dazi all'importazione;*
- *è invece opportuno prevedere per tali zone (e limitatamente al traffico commerciale, loro principale ragion d'essere) formalità doganali semplificate rispetto a quelle applicabili nelle altre parti de territorio doganale della Comunità;*
- *tali procedure semplificate si basano essenzialmente su una larga applicazione di controlli su documenti contabili dei movimenti di merci in zona franca, riducendo al minimo i controlli fisici da parte dell'autorità doganale;*
- *le lavorazioni industriali, non ritenendo gli organi legislativi comunitari di doversi particolarmente favorire in zona franca, possono essere comunque effettuati in regime di perfezionamento attivo e di trasformazione sotto controllo doganale, alle stesse condizioni previste per l'intero territorio doganale della Comunità.*

Successivamente, nella normativa specifica del testo unico doganale, 2913/92/CE, articolo 172, relativamente alla stessa problematica delle zone franche, si affermava che:

1. Alle condizioni previste dal presente codice in una zona franca o in un deposito franco è autorizzata qualsiasi attività di natura industriale o commerciale oppure di prestazione di servizi.

21. Qualora la Commissione EU si rifiutasse di applicare l'art. 108 dell'accordo di associazione della Slovenia sulla base di presunte potenziali asimmetrie di mercato.

2. L'esercizio di queste attività è preliminarmente notificato all'autorità doganale.

3. L'autorità doganale può disporre taluni divieti o limitazioni per le attività di cui al paragrafo 1, tenuto conto della qualità delle merci oggetto di tali attività o delle esigenze di sorveglianza doganale.

4. L'autorità doganale può vietare l'esercizio di un'attività in una zona franca o in un deposito franco alle persone che non offrono le garanzie necessarie alla corretta applicazione delle disposizioni previste dal presente codice.

Per la prima volta il Paese si affaccia verso nuove funzioni e nuove aree di attività e crescita e deve saper cogliere, pertanto, l'occasione di attenuare le distanze con il *Northern Range* e ridurre le asimmetrie d'Europa, riequilibrando le distanze per evitare di estendere all'Europa intera il problema antico del mezzogiorno d'Italia, non replicabile nell'ambito dell'intera UE.

La zona speciale, attivabile a Gorizia e presente nella struttura normativa dei punti franchi di Trieste, regolata dal regime doganale emergente dal trattato di pace, estensibile al sistema portuale ed autoportuale di confine dell'intero Nord Adriatico, rappresenta una struttura aperta sul resto del mondo non Ue, in una visione multilaterale della globalizzazione, integrante la terza Europa, al servizio della vasta area compresa tra Ovest ed Est, lungo il corridoio 5, verso il corridoio della seta, Donetsk, Iran e poi Cina, che si ispirerà al collegamento nord-sud, che dall'Asia all'Australia potrebbe allentare il monopolio dei porti del Nord, che auspica il Corridoio 5 sopra le Alpi, in posizione di bretella di circonvallazione del sistema centrale Rotterdam-Brema-Amburgo, da dove proviene, ancora oggi, ad esempio, l'80% del caffè consumato in Austria.

Nello scenario attuale di integrazione Europea, la piattaforma logistica costituita dagli autoporti di Ferneti, Rabuiese, S. Andrea a Gorizia e Vertojba a Sempeter-Vrtojba, potrebbe divenire uno degli *hub* della futura macro-regione europea, con inserita la Slovenia all'incrocio del Corridoio Adriatico, con le rilevanti

prospettive di riequilibrio delle asimmetrie europee insite nel corridoio cinque Lisbona - Kiev, ed in prossimità allo scalo aereo di Ronchi e nel sistema portuale integrato di S. Giorgio-Monfalcone - Trieste - Capodistria nell'Europa che sfrutta le proprie potenzialità e non esaspera le proprie radici storicamente contrassegnate dalle lotte di campanile, di quartiere di Comune che hanno contrassegnato la nostra comune storia.

La riforma del sistema fiscale in atto, tesa ad una composizione delle diversità nel regolamento dell'attività delle imprese operanti nell'ambito multinazionale e la riforma delle società, con le facilitazioni alla comunicazione anche a distanza, permettono di elevare il profilo delle aspettative e dei progetti oltre il localismo e la considerazione dei soli orizzonti e confini nazionali in un'Europa che sta superando il senso ed il significato storico dei confini politici e degli ambiti della propria lingua materna.