

Trattato di S. Germain riconosce al nostro Stato, per i 460 km. di linee della Südbhan che sono nel suo territorio, gli stessi diritti della cessata Monarchia e quindi anche quello di revocare la concessione. Certo è che la creazione del Comitato dei delegati statali avrà una benefica influenza sullo sviluppo dei commerci, ed influirà favorevolmente anche l'assetto definitivo dato a questo problema che da 4 anni aspettava una soluzione. Certo che ove il nostro Governo non conceda l'esercizio delle linee alla Società questa non si troverà spinta ad avviare il traffico piuttosto verso i nostri porti, ma provvedimenti tariffari ed agevolazioni concesse dal Comitato potranno supplire alla spinta automatica che si avrebbe coll'esercizio diretto da parte della Compagnia.

8. - « L'istituzione e la sistemazione nelle zone franche del porto di Trieste, d'una dogana per ciascuno dei vari Stati successori della cessata Monarchia a. u. in modo da poter migliorare e sollecitare i servizi di spedizione e di trasporto dal porto verso l'interno e di attrarre verso il porto il movimento commerciale di transito ».

Veramente l'istituzione di una dogana estera nelle zone franche d'un porto italiano potrebbe essere rifiutata dallo Stato per motivi politici. È certo però che una simile istituzione agevolerebbe moltissimo il transito delle merci le quali, una volta daziate od affrancate dalle dogane estere nel porto di Trieste, potrebbero essere spedite nell'interno senza dover attendere alle frontiere. Però un simile provvedimento non credo sia indispensabile, date anche le difficoltà che si frappongono alla sua realizzazione, e si potrebbe sostituirlo mediante accordi interstatali per la sollecitudine nel disbrigo delle operazioni inerenti la dogana.

L'appunto da alcuni mosso a questo suggerimento che cioè esso mirava a far promuovere il lavoro di transito a danno delle ditte cittadine, non ha valore, inquantochè per le ragioni già altrove accennate il commercio in transito è destinato ad aumentare in proporzione molto maggiore di quello fatto per il tramite delle ditte cittadine, e poi un grande commercio di transito occupa buon numero di lavoratori, rende più bassi i noli, inquantochè assicura il carico di ritorno, e dà in questo modo la possibilità di offrire dei compensi agli Stati dell'interno mercè i quali si possono ottenere delle agevolazioni ferroviarie e doganali. Ove ostacoli troppo gravi non impedissero d'attuarlo, il provvedimento consigliato sarebbe quindi oltremodo utile.

9. - « L'estensione, anche nei riguardi di Trieste, delle agevolazioni ed esenzioni fiscali in analogia a quanto dispongono le leggi di Napoli, Venezia, Messina e Palermo ».

Precisamente si chiede :

a) una limitazione dei dazi consumo e una sovvenzione da parte dello Stato al Comune per le minori entrate che quest'ultimo verrebbe ad avere, in relazione a quanto dispone l'art. 3 della legge 8 Luglio 1904 N. 351 riguardante il Porto di Napoli. Questo provvedimento d'ordine fiscale tenderebbe a ridurre il costo della vita in quanto si cerca di levare dei dazi che rincarano le merci. Si potrebbe rispondere che l'onere viene spostato ad un'altra classe di contribuenti e che, in definitiva, si toglie la perequazione che sta a base del dazio consumo il quale fa pagare un'imposta anche a chi direttamente non la paga. Sarebbe opportuna piuttosto una revisione dei dazi consumo come di tutto il sistema tributario italiano, tanto più che il provvedimento richiesto si presenta di dubbia utilità.

b) Estendere le zone franche fino alla piana di Zaule ed applicare a loro riguardo quanto dispone l'art. 6 della Legge di Napoli già citata, e cioè le opere di arredamento dovrebbero essere dichiarate di pubblica utilità e godere delle facilitazioni previste, come esenzioni da imposte ed altro.

c) Le industrie nuove o ad esse parificate dovrebbero godere di esenzioni da dazi doganali, sia per ciò che riguarda i materiali da costruzione, (art. 7 Legge citata), come le macchine e le materie prime occorrenti per la costruzione delle macchine (art. 8),