



Presentazione

## COMUNE DI GORIZIA

Il giorno 20 e 21 novembre 1975 si è svolto a Gorizia il Convegno internazionale di studi sui valichi ed autoporti, organizzato dal Comune di Gorizia in collaborazione con la Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia e con la CEE.

La scelta di Gorizia come sede del Convegno trova una precisa motivazione nella collocazione della città e della Regione Friuli-Venezia Giulia nel punto obbligato di passaggio tra l'Europa da e per i Paesi dell'Est europeo.

# CONVEGNO INTERNAZIONALE DI STUDI SUI VALICHI E AUTOPORTI

GORIZIA - 20-21 NOVEMBRE 1975

Il complesso di impianti e servizi che va sotto il nome di autoporto, una occasione preziosa ed insostituibile di progresso economico. Nondimeno, un dibattito sui valichi e gli autoporti investe un'area di interesse che trascende la realtà locale per toccare, nei suoi multiformi aspetti, chiunque operi nel particolare settore a livello decisionale, amministrativo o tecnico, ad Ovest come ad Est.

Per questi motivi confido che questa pubblicazione, che raccoglie gli atti del nostro Convegno, costituisca un valido e proficuo strumento di lavoro e di studio su realizzazioni che, agevolando il flusso degli scambi commerciali fra paesi diversi, favoriscono l'avvicinamento, l'amicizia e la pacifica convivenza fra i popoli.

IL SINDACO DI GORIZIA  
De Siano

## ATTI E DOCUMENTAZIONE

## INDICE

<i>Presentazione</i> . . . . .	pag. 3
<b>20 NOVEMBRE 1975: PRIMA GIORNATA DEI LAVORI</b>	
Introduzione e saluto del Sindaco di Gorizia, Rag. Pasquale De Simone . . . . .	» 9
Saluto dell'Assessore ai Trasporti e Traffici della Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia, signor Gino Cocianni . . . . .	» 13
On. Carlo Scarascia-Mugnozza - <i>Allocuzione introduttiva</i> . . . . .	» 19
Prof. Ing. Matteo Maternini . . . . .	» 27
Prof. Pio Nodari . . . . .	» 39
Geom. Delio Lupieri . . . . .	» 55
Dott. Richardt Vork . . . . .	» 61
Dott. Domenico Lenarduzzi . . . . .	» 69
Dott. Vincenzo De Prosperis . . . . .	» 81
Dott. Vittorio Zerbini . . . . .	» 91
Geom. Ettore Calchera . . . . .	» 97
Geom. Aldo De Giorgis . . . . .	» 101
<b>21 NOVEMBRE 1975: SECONDA GIORNATA DEI LAVORI</b>	
Signor Mario Decarli . . . . .	» 107
Arch. Ing. Tomaž Vuga . . . . .	» 115
Dott. Paul Lemoine . . . . .	» 119
Dott. Michele Zanetti . . . . .	» 129
Dott. Tito Favaretto . . . . .	» 135
Dott. Alfredo Truosolo . . . . .	» 143
Dott. Ing. Sergio Fornasir . . . . .	» 145
Dott. Cesare Bortotto . . . . .	» 153
Dott. Ing. Giuliano Rossi . . . . .	» 159
Dott. Arnaldo Chisari . . . . .	» 167
Saluto ed intervento dell'on. Dott. Ing. Costante Degan . . . . .	» 181
Signor Radovan Plessini . . . . .	» 187
Dott. Raimondo Strassoldo . . . . .	» 189
Dott. Aldo Colleoni . . . . .	» 197
Dott. Ing. Giorgio Contaldi . . . . .	» 205
Dott. Ing. Cleto Morelli . . . . .	» 207
Prof. Ing. Matteo Maternini - <i>Considerazioni conclusive</i> . . . . .	» 213
Signor Gino Cocianni - <i>Documento conclusivo</i> . . . . .	» 217

## *Aspetti socio-politici delle infrastrutture confinarie*

Il problema trattato in questo convegno è di natura essenzialmente tecnico-economica e molto opportunamente, mi sembra, i diversi oratori che si sono finora succeduti a questo podio hanno trattato degli aspetti urbanistico-territoriali, di quelli giuridici e finanziari, e di quelli più propriamente tecnologici e progettuali. Tuttavia mi sembra non inutile rilevare anche qualche aspetto più sociologico e politico, che peraltro è già emerso da alcune delle precedenti relazioni.

In questo mio breve intervento parlerò da un lato come sociologo «generico» e dall'altro come specialista della «sociologia delle frontiere», cui l'Istituto di Sociologia Internazionale di Gorizia si è dedicato fin dalla sua fondazione e che ormai sembra giunta ad un notevole grado di maturazione e di riconoscimento.

Al primo livello vorrei richiamare l'attenzione sull'aspetto umano e psicologico di un'infrastruttura di servizio come l'autoporto. Già il dr. De Giorgis ha avvertito: ricordiamoci del camionista; e il prof. Maternini ha rilevato che la raccomandazione della CEE di istituire degli autoporti interni, dei «centres routiers», tiene conto in primo luogo dei bisogni del lavoratore della strada: l'autotrasportatore. Qui abbiamo sentito parlare delle funzioni che gli autoporti devono svolgere rispetto alle esigenze del traffico e dell'economia; ma io mi domando: quali funzioni debbono essi svolgere rispetto all'uomo-camionista? Abbiamo anche sentito parlare dei «servizi alla macchina» e dei «servizi all'uomo»; ma che ne sappiamo noi delle esigenze dei camionisti? Che cosa si aspettano, che cosa sperano di trovare in un autoporto? Quali bisogni umani devono essere serviti dalle infrastrutture autoportuali? Personalmente io non so se l'unico desiderio del camionista sia quello di snellire al massimo le procedure tecniche connesse ad un autoporto confinario e ad un valico, per minimizzare i tempi morti, o se queste soste non svolgano anche una funzione, più o meno latente, di riposo, socializzazione, incontro; non so se i «servizi all'uomo» devono essere ispirati a criteri di stretta funzionalità ed efficienza tecnica, che sfocia automaticamente in soluzioni architettoniche e stilistiche uniformi, di tipo «aeroportuale», e se è possibile o desiderabile «personalizzare» il design dei servizi autoportuali, in modo da ren-

dere, poniamo, l'autoporto di Gorizia inconfondibilmente diverso dagli altri; in modo cioè da proiettare su una struttura funzionale certe caratteristiche di stile che la ricolleghino alla città, al paesaggio, alla comunità in cui sorge. Non so se in un autoporto confinario siano da prevedere «servizi all'uomo» più o meno numerosi, completi e sofisticati che in altri autoporti; se l'autoporto dovrebbe essere una cittadella ricca, completa ed autosufficiente, dove l'operatore possa trovare, oltre ai locali di riposo e ristoro, anche una varietà di servizi, come negozi, cinematografo eccetera; o se non sia meglio piuttosto limitare la presenza di questi servizi nell'area autoportuale e invece istituire efficienti collegamenti tra questa e la città, in modo che il camionista abbia la possibilità di accedere ai suoi servizi e conoscerla meglio; non so cioè se, dal punto di vista del camionista, l'autoporto dovrebbe essere semplicemente un grande parcheggio o una vera e propria cittadella, come tendono ad essere oggi gli aeroporti. Che io non lo sappia è forse scusabile; ma vorrei sapere se qualcuno lo sa. Mi chiedo se si sono compiute delle «ricerche di mercato» sui desideri del camionista; mi chiedo se gli ingegneri che progettano queste strutture approfondiscano, oltre alle esigenze tecnico-economiche-funzionali, anche la problematica relativa ai bisogni umani della gente che in esse opera, si muove e lavora. Personalmente la figura del camionista e soprattutto del trasportatore internazionale, mi sembra affascinante, ricchissima di spunti psico-sociologici; mi interesserebbe conoscere come organizza la sua vita da semi-nomade in una società di sedentari, come vede e sente il mondo, così vasto, di cui ha percezione diretta dall'alto della sua cabina; come percepisce lo spazio in cui si muove, quali siano i suoi atteggiamenti verso i paesi e i popoli tra cui viaggia; mi chiedo se, ad esempio, esiste un senso di solidarietà trans-nazionale tra i membri di questa professione, più accentuata che fra altri lavoratori; se un autoporto può essere anche un'occasione per incrementare le occasioni di contatto umano e di comprensione internazionale anche a livello dei lavoratori del trasporto. Da una più approfondita conoscenza di questi e simili aspetti possono evidentemente venire dei suggerimenti utili alla progettazione della struttura autoportuale.

Un altro tema che mi interessa come sociologo generico (o come sociologo urbano-rurale, che è la disciplina che insegno all'Università di Trieste) è quello delle conseguenze dell'autoporto e del valico di S. Andrea sul territorio e la comunità circostante. Il professor Nodari ha già attirato l'attenzione sulla necessità che nella localizzazione e nella progettazione

di queste strutture siano tenuti presenti anche i valori ecologici e paesaggistici, il rispetto dell'ambiente. A sua volta il dott. Zerbini dell'interporto di Bologna ha ricordato che tra gli obiettivi della sua società v'è anche quello di impedire che l'aumento di pressione economica, connesso alla localizzazione dell'autoporto, induca fenomeni di urbanizzazione speculativa nel territorio circostante, che il piano regionale emiliano destina ad agricoltura; e infine l'ing. Fornasir ha accennato al problema degli espropri di S. Andrea e alla opposizione di questa comunità, etnicamente caratterizzata, a questa operazione. Ora, su questo punto più che curiosità scientifiche da soddisfare ci sono gravi problemi umani e politici da evidenziare. Sono problemi che si presentano ovunque una città, espandendosi, inghiotta e distrugga le comunità agricole della sua cintura; ma il problema è particolarmente grave per S. Andrea, in primo luogo perché tra espansione residenziale, tra zona industriale e tra autoporto e valico questa comunità si trova privata, in pochissimo tempo, di pressoché tutta la sua base territoriale. Anche se l'agricoltura non costituiva ormai più la fonte principale di reddito della comunità, essa costituisce pur sempre un fatto culturalmente caratterizzante; l'urbanizzazione del territorio, oltre a provocare la scomparsa dei valori tipici della comunità rurale, qui minaccia anche gravemente la persistenza dei valori etnici sloveni, che a quelli sono strettamente legati. Il problema quindi non è solo economico e amministrativo, non concerne solo l'ammontare degli indennizzi e la tempestività della loro liquidazione; è un problema umano, culturale, etnico, al limite nazionale e politico - anche se non più internazionale - dopo che gli accordi di Osimo hanno riconosciuto che la tutela delle minoranze è un affare interno, affidato alla sensibilità democratica dei singoli paesi.

Il nostro Istituto ha effettuato un'indagine, per incarico del Comune di Gorizia, con l'obiettivo di verificare gli atteggiamenti della comunità della gente di S. Andrea verso questo problema, e, se possibile, verso soluzioni che potessero salvare le peculiarità culturali ed etniche di questa comunità, pur dando per scontato il superiore interesse di Gorizia e della regione alla realizzazione delle infrastrutture industriali, urbane e confinarie in quella zona. Il risultato più sconsolante di quella ricerca è che all'opposizione compatta agli espropri non corrisponde alcuna idea su forme di indennizzo diverse da quella meramente monetaria e individuale; nessuna idea su come far sopravvivere la comunità in quanto tale, con le sue caratteristiche culturali ed etniche, anche dopo l'inevitabile urbanizzazione del suo territorio. Spetta quindi ora ai responsabili politici, a rappresentanti dei diversi interessi in gioco, di escogitare le soluzioni più eque ai problemi di «ecologia umana» di protezione del paesaggio

umano provocati dalla localizzazione delle infrastrutture aeroportuali e confinarie nella zona di S. Andrea.

Al secondo livello vorrei richiamarmi alle parole dell'assessore Cocianni, dell'on. Scarascia Mugnozza e del presidente Zanetti sugli aspetti politico-internazionali di opere come quelle oggetto di questo convegno. L'assessore Cocianni ha ricordato che iniziative come queste possono solo sorgere ed essere dibattute in un clima di apertura, di distensione, di comprensione e sicurezza; ed ha ricordato che purtroppo resistono ancora altri schemi mentali, altri modi di guardare ai confini ispirati alla diffidenza, alla difesa, alla chiusura; e si riferiva, credo, al problema della massiccia presenza militare in questa regione, con i conseguenti vincoli e servitù che ostacolano lo sviluppo di queste terre, e di cui l'Assessore è particolarmente sensibile perché ne ha delegata la competenza, in seno alla Giunta regionale. L'on. Scarascia Mugnozza e il presidente Zanetti hanno sottolineato che le infrastrutture confinarie ed aeroportuali, nella misura in cui favoriscono lo sviluppo dei traffici internazionali, concorrono anche ad aumentare il livello di integrazione e comprensione europea ed internazionale.

Ora a questi problemi dei confini e dell'integrazione internazionale, e in particolare al ruolo delle regioni di frontiera in questi processi, il nostro istituto dedica da ormai diversi anni il grosso delle sue ricerche, e vorrei qui sottoporre alla vostra paziente attenzione alcuni pensieri, forse un po' troppo teorici o addirittura filosofici, che mi venivano in mente confrontando le risultanze dei nostri studi con il problema dei valichi e degli aeroporti qui dibattuti.

Un primo punto riguarda la *inevitabilità* ed *ambiguità* dei confini. Qualunque cosa che esiste ha dei confini; solo disciogliendo la cosa nel suo ambiente possiamo eliminare i confini. Ciò significa, evidentemente, che solo abolendo gli stati potremo abolire le frontiere nazionali. Personalmente sono acceso fautore di questo processo; ma mi rendo conto della complessità dei problemi che esso comporta, e quindi non mi illudo che i confini internazionali costituiranno ancora per molto tempo una componente fondamentale della vita umana, i «confini più importanti, dopo la nostra pelle» (G. Vickers).

Ma vi sono confini e confini, con diverse caratteristiche e diverse funzioni. Gli studiosi hanno identificato due categorie fondamentali, opposte ma legate, di funzioni confinarie: da un lato le funzioni di difesa, sicurezza, protezione, filtro, chiusura; dall'altro le funzioni di attacco, penetrazione, scambio, apertura. Geografi e sociologi hanno scritto volumi interi di analisi di queste due caratteristiche, coesenziali al concetto di confine; e hanno ricordato che esse sono perfettamente significate

dalle due parole latine, *Limen e limes*: il *limen* è la soglia, il luogo di passaggio, l'apertura, il confine-ponte; il *limes* è il limite, la fine, il non-essere, la chiusura, il vallo insuperabile. Simili denotazioni si trovano in molte altre lingue (in italiano frontiera-barriera e frontiera-cerniera). I confini dunque sono inevitabilmente caratterizzati da una «doppia personalità», ed hanno effetti contraddittori; in quanto sono chiusi essi contribuiscono ad aumentare le *differenze* tra le realtà limitrofe; nei sistemi socio-territoriali, essi inoltre *deprimono* lo sviluppo delle regioni periferiche, fino al limite della desertificazione (problema delle regioni marginali, delle regioni di frontiera, ecc.). Ma sono proprie le differenze tra i sistemi confinanti che stimolano gli scambi, come le differenze di potenziale tra due corpi elettrizzati; e questi scambi, indotti dalle differenze, spingono verso l'apertura dei confini, almeno in certi luoghi (città di frontiera). Il confine dunque, mentre scoraggia la localizzazione economica lungo i suoi tratti chiusi, può essere un importante fattore di localizzazione e quindi di crescita economica nei punti di valico.

Il secondo punto riguarda, più concretamente, il ruolo delle città e delle strutture confinarie in una prospettiva *transnazionale*, di integrazione internazionale. Anche qui, le considerazioni da fare non sono univoche. La fortuna di tali città e di tali strutture è legata ad un equilibrio tra la *persistenza* del confine e la sua apertura. Se il confine non ci fosse, non ci sarebbe la differenza di potenziale che stimola scambi e traffici ai punti di valico, e soprattutto non ci sarebbe l'occasione di sosta, da cui possono venire vantaggi indotti di varia natura; da questo punto di vista allora città e strutture confinarie possono avere degli interessi costituiti al mantenimento dei confini; possono sviluppare valori non favorevoli ad una genuina, cioè completa, integrazione internazionale. In altre parole, una volta che si sono investiti ingenti capitali in strutture legate alla presenza di una «risorsa» come il valico confinario, e una volta che l'economia di un'intera città sia fondata sulla presenza di un confine, esistono potenti «ragioni» economiche per opporsi alla scomparsa del confine. Così accanto alle tradizionali funzioni *positive* del confine, di ordine militare-politico-culturale (difesa, mantenimento dell'omogeneità interna e delle differenze verso l'estero, ecc.) emergono funzioni positive almeno localmente, anche di tipo economico. Ecco un'altra possibile fonte di quel «nazionalismo esagerato» che alcuni studiosi affermano essere tipico delle regioni di frontiera, almeno in passato.

Numerose sono le considerazioni che si possono fare per ammorbidire lo schematismo di queste considerazioni. Ne ricordiamo due tra le più importanti. La prima è che con il crescere delle dimensioni di un insediamento cresce normalmente anche il numero e la diversità delle sue basi

economiche. Una città non è mai dipendente da una singola risorsa economica; è essa stessa, per definizione, una creatrice di attività e di risorse. In concreto, la scomparsa più o meno prossima delle frontiere tra gli stati europei metterà in crisi quelle cittadine di confine che nelle operazioni doganali e ferroviarie trovavano la principale ragione di vita; ma città come Gorizia - a parte il fatto che questa si trova ai confini esterni della Comunità Europea, e che quindi non vedrà scomparire il suo confine entro tempi brevi, e neanche prevedibili - sono o dovrebbero essere sufficientemente diversificate da trovare in sé le forze per controbilanciare la perdita delle funzioni confinarie; perdita che per un internazionalista è senz'altro auspicabile, anche se solo per un lontano futuro.

La seconda considerazione è che l'integrazione tra due o più paesi, e quindi la cancellazione delle frontiere tra essi, mentre elimina le caratteristiche direttamente legate ai confini (differenza di potenziale economico e monetario, operazioni doganali e confinarie ecc), attribuisce alla regione o alla città di frontiera i nuovi vantaggi legati alle *centralità*. Cioè, le località periferiche rispetto ai rispettivi centri nazionali possono diventare le località centrali del nuovo sistema risultante dalla loro unione. Il caso di Bruxelles e dell'intero Belgio, regione periferica rispetto all'area tedesca e a quella francese, diventate il centro di un'Europa unita, è il più spettacolare; ma la storia e la geografia sono ricchissimi di esempi di città e regioni di frontiera divenute il cuore di un'area integrata.

Anche per questa seconda considerazione è abbastanza ovvia l'applicazione al caso di Gorizia e della regione Friuli-Venezia Giulia. La loro funzione di «ponte» e di «cerniera» non è legata solamente alla presenza di un confine giuridico, politico, monetario, economico ecc.; ma anche e soprattutto al fatto geografico-territoriale della loro centralità rispetto a sistemi futuribili integrati Italia-Jugoslavia, Europa nordoccidentale-Europa sudorientale, Europa Centro settentrionale-Mediterraneo.

In conclusione dunque lo studioso dei confini che si ispiri ai principi dell'internazionalismo non può vedere con eccessiva gioia il sorgere di strutture come gli autoporti di confine, che costituiscono una materializzazione fisica di una divisione sociale, politica, culturale, economica ecc. che si vorrebbe veder superata; che rischiano di attribuire una pericolosa corposità e visibilità alle distinzioni tra le nazioni, che si vorrebbe viceversa cancellare. Lo possono confortare il pensiero che 1) nel breve periodo queste infrastrutture favoriscono i traffici e le interdipendenze tra le nazioni, che costituiscono una delle basi più sicure per l'integrazione culturale e politica nel lungo periodo; 2) si tratta di strutture non esageratamente costose, la cui riconversione ad altri usi, in caso di defunzionalizzazione (svalorizzazione) del confine, è economicamente fattibile an-

che in termini abbastanza brevi. L'importante è che Gorizia e le città e regioni confinarie in genere, che dai traffici indotti dalle differenze tra i sistemi delimitati dal confine traggono dei vantaggi economici, non si adagino in questa funzione, ma sappiano utilizzare le rendite «di posizione» dovute allo sfruttamento dei valichi confinari per avviare un meccanismo di sviluppo autonomo veramente creativo e produttivo.

Dopo aver fatto un attento esame della situazione della provincia di Gorizia con particolare riferimento alla sua posizione rispetto alla Slovenia, la Federazione Provinciale CGIL-CISL ha elaborato questo documento sulla situazione, con precise indicazioni e proposte competenti per dar avvio alla soluzione del problema.

Il settore dei trasporti è uno tra i primari per l'economia della Regione, Regionale, Nazionale, poiché esso interessa direttamente e indirettamente che l'esportazione ed il successivo inoltro delle merci per via ferroviaria o autostrada, sia il trasporto urbano ed extra urbano del passeggero. Indubbio che un'efficiente ed organica politica del trasporto, con una programmazione di interventi può realizzare una diminuzione dei costi d'esercizio in diversi comparti dei trasporti con beneficio per l'intera economia.

Per attuare tali presupposti sono necessari alcuni interventi di carattere nazionale; l'immediata attuazione del piano poliennale di sviluppo per i porti, il piano aereo-portuale con i previsti investimenti per gli aeroporti italiani; il previsto piano autobus, per il quale i ministri delegati di Governo ci assicuravano, al culmine della crisi energetica, l'esborso di 30.000 autobus da assegnare alle Regioni Italiane, piano che non è mai stato predisposto dagli organi di Governo.

Il piano straordinario delle FFSS per l'ampliamento e l'adattamento degli impianti ferroviari, che seppur insufficiente qualora si fossero spesi subito i duemila miliardi assegnati, qualcosa di più si sarebbe potuto realizzare. Salvaguardando gli investimenti dalla svalutazione della lira sopravvenuta nel corso di questi ultimi due anni (18% nel 1973 e 25% nel 1974).

La dissenziente politica condotta dall'IRI nel settore marittimo, culminata nell'aver voluto proseguire in un trasporto passeggeri con costi di gestione immensi che ha causato il deficit delle linee marittime, si poteva invece condurre una politica marittima accorta, confacente agli interessi