Prema Protokolu o slobodnoj zoni na jugoslovensko-talijanskoj granici i Sporazumu o unapređenju privatne suradnje između nacija dva zemlje 10. XI. 1975. god., zaključenog u Osijeku blizu Ankone, omogućen je znan razvoj ekonomsko-saobraćajnih odnosa naših pograniničnih područja. Iako ova područja imaju određenih specifičnosti, to ona u saobraćajnom, a posebno u cestovnom i željezničkom saobraćaju imaju mnogo podudarnosti, koje čine osnovu privatnog razvoja ove granične područje za obe zemlje. Povezivanje autocesta Venecija—Trst—Gorica—Triž čije se cestovnom mrežom na našoj teritoriji Nova Gorica—Postojna—Ljubljana, Ferreliti—Postojna, Hrpletje—Kozina—Rijeka, te Trst—Pala, izgrađena terminala „autoluka“ sa 10 saobraćajnih traka na našoj i talijanskoj strani sa skladištima, parking prostorom, hladnjacima, komorama za dozrijevanje voća, rezervovom za ulje i tekuće kemijske proizvode, za kontejnerne, područje za uživavanje i istovar robе i raznim servisima dat će ovog pograničnog carincom zoni trgoviniško-industrijskog značaja, naročito ekonomski-saobraćajni standard. U područje ove pogranične carinske zone svaka je zemlja unijela određeni dio svog državnog teritorija (Italija s, a Jugoslavija 10 km² površine), ali zona kao carinska i trgovinsko-industrijska institucija ima originalan oblik, pravni status sui generis, širi od takvog statusa naših slobodnih carinskih (lučkih) zona, sa sadržajem rada intenzivne suradnje između pravda naših dviju zemalja, a posebno njihovih pograničnih područja. Za Jugoslaviju ova zona ima i određenu ulogu za njen ekonomski položaj, dok je ovoj trgovinsko-trogvinski tretman u odnosu na Evropsku ekonomsku zajednicu (EEZ), koja se suglasila sa formiranjem upravo ovakve zone. Mješovite privatne organizacije u zoni bismo obzirom što je kapital užen u njihovu djelatnost imaju čuvnopravni tretman, iako će za pravno-ekonomske, financijske, devizne i dr. odnose u ovim privatnim organizacijama vrijediti propisi one zemlje na čijem je dijelu državnog teritorija sjedište te organizacije. I u zoni bit će slobodan ulaz i izlaz robe, njeno skladištenje, trgovinska i industrijska prerada, dok će za takvu robu iz trih zemalja zima biti carinsko područje i Italije i Jugoslavije. Konkretno u ovoj pograničnoj trgovinsko-industrijskoj zoni vršit će se u carinskom pogledu pod znatnim liberalnim uvjetima skladištenje robe, trgovinska i industrijska prerada robe, manipulacija robe, te kupnja i prodaja robe i drugog materijala, čije je porijeklo ne samo iz Italije i Jugoslavije, već i iz trećih zemalja, kao i ne samo za naše dvije zemlje, već i za treće zemlje.

Ova trgovinsko-industrijska i trgovinsko-trgovinska carinska zona ili carinska zona kao carinsko područje i Italije i Jugoslavije bit će ne samo pod njihovim stalnim carinskim nadzorom, već će se i postupak o tom nadzoru sprovoditi po propisima svake od tih zemalja, i to na dijelu zone koji potiče iz njihovih državnih teritorija. Kako će osnovni potrošni materijal ove zone biti pogonska energija, a posebno nafta i ostalo gorivo, te električna struja, to će ovaj energija ukoliko potiče iz trih zemalja imati potroši carinski i porezni režim. Istina, taka povlašteni režim uživa i već u ostalim dio jugoslavenskog teritorija između Italije i Jugoslavije, a ukoliko se upotrebi i potroši u zoni za industrijsku preradu, izuzev građevinskog i instalacionog materijala, te namještaja. Međutim, robna koja će se iz zone izvoziti u Jugoslaviju ili Italiju, kao i robna koja će se iz tih zemalja uvoziti u zonu, a namijenjena je trećim zemljama, podvrgnuta je domaćim carinskim, deviznim i drugim propisima svake od tih zemalja.

Ova slobodna carinska zona granične područnje, lokirano u neposrednom zaleđu talijanskog Trsta i našeg Kopra i Rijeke imao će veliko ekonomsko-saobraćajno značenje i jačanjem privatnog potencijala njihovog zaleđa. Roba će se brodovima prevoziti iz trih zemalja, uključujući razvijene zemlje i zemlje u razvoju do Trsta, Kopra i Rijeke, a otuda kamionima i za ovu zonu u kojoj će nakon skladištenja i prerade roba, ista biti izvezena bilo za Jugoslaviju i Italiju, blago za ostale zemlje Podunavlja i obr. S obzirom da je Trst izrazito tranzitna luka (samo 5% cjelokupnog talijanskog izvoza i uvoza odvija se preko Trsta), da je tranzitni promet roba preko Rijeke iznosio preko 75% cjelokupnog našeg tranzita morskim putem (od toga sam tranzit sudjeluje u Rijeci samo preko 30%), da je preko Rijeke promet roba preko Trsta, za koji je teško očekivati da će i slobodne carinske zone u ovim lukama znatno pridonijeti ekonomskom razvoju ove granične talijansko-jugoslovenske slobodne carinske zone. Carinske i porezne olakšice u ovoj zajedničkoj, graničnoj zoni pružit će našoj i talijanskoj lučkoj privatnosti znatni ekonomski razvoj privlačenjem interesentih iz prekomorskih zemalja. Naši privatni će preko lučkih i ove granične slobodne zone usmjeravati sve veću količinu i vrstu roba za zemlje Podunavlja i obr., a izvoznci-uzvoznici iz zemalja Podunavlja, uključujući i naše dvije zemlje koristit će date povlastice ove granične slobodne zone i slobodnih carinskih zona Rijeke i Kopra, te „Punti franchi“ Trsta i njegove industrijske zone, istina, ukoliko povoljnijim tarifama usmjerne robne tokove preko tih zemalja.

Cinjenica je, da su sjeverno-jadranke luke Venecija—Trst i Rijeka—Koper zbog pripadnosti zajednim dijelom gravitacionom zaleđu Srednje Evrope, a zbog oštete konkurencije zapadnoevropskih i Baltičkih luk u pučene na međunarodnu suradnju. Stoga čl. 7 cit. Sporazuma i preduvjet sustavu suradnje kroz njihovu specijalizaciju i druge vidove suradnje, smaženja troškova poslovanja, uz nove pravila o potrošnji, strojenju i opremi (naftovod Trst—Rijeka, auto-cesta...
i dr.) u cilju povećanja njihove konkurentske sposobnosti u odnosu spram ostalih stranih lukova. Kako su ove luke, a posebno Trst i Koper, locirane u neposrednom susjedstvu, a pored njih i Venecija i Rijeka, sve sa istim ekonomsko-saobraćajnim gravitacionim područjem, koji se velikim dijelom podudara i izvan teritorija njihovih zemalja, to su ove 4 jadranske luke orijentirane, kao što je i istaknuto, na tranzit koji čini pretežni dio njihovog robnog prometa. S obzirom da u Podunavlju ima više industrijskih razvijenih zemalja bez izlaza na more (land-locked countries), to su one u svojoj prekomorskoj robnoj razmjeni upućene na korištenje transznitnih pomorskih luk i drugih zemalja, ali i na izbor robnih tokova koji im pružaju povoljnije uvjete transportnih usluga. Njihov bogati izbor — jadranskih, zapadnoevropskih, baltičkih i crnomorskih luka — kategorizirati da ove u međusobnoj konkurenciji pružaju tim kontinentalnim zemljama što kvalitete i jeftinije usluge, jer te zemlje u svrhi na predstavljaju saobraćajne tržište Jeste ne samo ponude transznitnih tereta, već i ponude prijevoznih usluga željeznice cesta podsmskih luka, riječkih pristaništa i brodara. U ovom kontekstu od 20-tak evropskih luk i pristaništa, lake Rijeka, Koper i Trst zbog najpovolnijih geografsko-ekonomsko-saobraćajnih uvjeta za prihvat robe za zemalja Podunavlja i otpremi njihove robe za prekomorske zemlje, uključujući i kombinirani kopensi i pomorski transport imaju niz komparativnih prednosti, a posebno za Mađarsku, Austriju i Čehoslovačku.

Njihove slobodnih carinskih zonu unaprijedit će ekonomski razvoj ne samo malogrančišćeg prometa između Italije i Jugoslavije, već i njihovu međusobnu vanjsko-trgovinsku robnu razmjenu, što je u obosoban interesu obaju zemalja. Ako se pored toga prošire ovlaštenja naših slobodnih luka i pomorskih luka i riječkih pristaništa, što je za očekivati, prerastanjem tih zona od carinskih institucija u institucije vanjske trgovine, to će se povećati naš pomorski tranzit za zemlje Podunavlja i obr. i time potvrditi u praksi miroljubivost vanjske politike Jugoslavije otvorenjem njenih granica u cilju jačanja ekonomskih odnosa sa susjednim zemljama.

2) »...di agevolare il traffico stradale, l'autostrada Venezia—Trieste—Gorizia—Tarvisio alla strada Nuova Gorizia—Postumia—Lubiana, Fernetti—Postumia e Herpelje—Kosina—Fiume...« (čl. 5 st. 1 cit. Spor.),
»...assicurare collegamento stradale diretto... costruita una strada carrozzabile...« (čl. 6 st. 1 cit. Spor.).
3) »...senza alcuna sestrazione... le operazioni... merci ed al loro stoccaggio, commercializzazione, manipolazione trasformazione, compresa la trasformazione di tipo industriale...« (čl. 2 st. 1 Prot. o slov. zoni).
4) »Le due parti incoraggeranno una cooperazione stretta e permanente tra i porti dell'Adriatico del Nord al fine di realizzare, in maniera razionale e coordinata, attraverso la specializzazione ed altre forme di cooperazione, il miglioramento delle installazioni e degli impianti dei porti suddetti, l'incremento delle loro capacità, la riduzione dei costi di gestione e l'ampliamento armonizzato della loro capacità concorrenziale per l'approvvigionamento dei Paesi terzi.

A tal fine le due parti raccomanderanno alle autorità portuali interessate di stabilire dei programmi concerti di cooperazione.«
»...stabile e tijesnu suradnju između luka sjevernog Jadrana, ostvarilo poboljšanje postrojenja i oprema tih luka, povećao njihov kapacitet, smanjili troškove poslovanja, povećala njihova sposobnost za opskrbljivanje trećih zemalja, uz izradu konkretnih programa suradnje.« (čl. 7 cit. Prot.)
5) »...gli studi necessari per valutare l'opportunità tecnica ed economica e la possibilità di costruire una via navigabile Monfalcone — Gorizia — Lubiana e di collegarla alla rete navigabile dell' Europa centrale ed al Mar Nero...« (čl. 4 cit. Spor.).