

Nel 1979 l'interscambio delle cooperative della Lega con i paesi dell'Est europeo ha risentito, com'era inevitabile, della pesantezza dei rapporti politici complessivi e della permanenza dei problemi di fondo, strutturali, dell'interscambio Est-Ovest.

Nonostante ciò le statistiche indicano un andamento sostanzialmente positivo: più di 35 miliardi di fatturato diretto e 120 miliardi di fatturato indotto a vantaggio delle piccole e medie imprese e di imprese a partecipazione statale. Un rapporto di 1 a 4 fra fatturato diretto e indotto. Ogni miliardo di esportazioni di prodotti e tecnologie e cooperative viene usato per favorire l'esportazione di ben 4 miliardi di prodotti degli altri settori imprenditoriali.

Ecco il senso politico, tradotto in cifre, del sistema organizzativo che la Lega ha creato per il commercio estero. Il nostro impegno per la cooperazione economica e tecnico-scientifica fra Est e Ovest va oltre l'interesse aziendale e settoriale e i fatti lo dimostrano. Nessun altro comparto imprenditoriale, nemmeno le Partecipazioni statali, possono presentare un bilancio così ampiamente a vantaggio della generalità delle imprese.

E' comunque fuori discussione che il solo impegno politico non è più sufficiente. In questi ultimi mesi abbiamo assistito alla riproposizione di un dibattito sterile e a volte strumentale: sviluppare o no la politica di cooperazione con l'Est europeo? Solo alcune forze politiche legate a una concezione subordinata agli interessi delle forze più reazionarie sulla scena mondiale hanno potuto alimentare un dibattito così impostato.

Il mondo degli operatori — compresi Agnelli e la Confindustria — il mondo delle imprese cooperative e della piccola e media impresa ci sembra abbia rifiutato con decisione un simile dilemma.

In effetti il problema non è un «sì» oppure un «no».

## Insieme per creare il nuovo ordine economico

**C'è un esportatore ad Est che non cura solo i propri interessi, ma anche quelli di altre imprese: è la Lega cooperative - Ma c'è un limite di fondo, la mancanza di una strategia italiana sui problemi dello sviluppo**

E' problema di definizione dei contenuti, della qualità di una politica di cooperazione con l'Est. Come cooperare, con quali mezzi e fini, ecco il vero problema. C'è bisogno di una strategia credibile e gestibile che tracci la via alla soluzione delle tensioni politiche che hanno irrimediabilmente messo in discussione l'ordine economico mondiale attuale. E c'è bisogno, in questo quadro, di rivedere la strumentazione tecnica, giuridica ed economica che è alla base dell'attuale ordine economico e che sempre più si dimostra incapace di liberare le energie necessarie per costruire il nuovo.

Facciamo un piccolo esempio sul versante tecnico. Il meccanismo dei contingenti di importazione dai paesi socialisti, che funziona a livello della Comunità europea, non può continuare ad essere del-

mitato in base al valore delle merci. Questo significa che ogni anno i contingenti si riducono del 20% per lievitazione monetaria, senza che un automatismo li reintegri. A queste condizioni è difficile difenderci di attivare politiche protezionistiche. Sarebbe sufficiente modificare il criterio di fissazione dei contingenti: dal valore alla quantità, o introdurre meccanismi di aggiustamento automatico in base al tasso medio di inflazione.

Siamo dell'opinione comunque che simili accorgimenti tecnici non esauriscono il problema.

Come è possibile, infatti, avviare oggi a soluzione problemi di riequilibrio fra le grandi aree mondiali di sottosviluppo/sviluppo senza il contributo dei paesi socialisti? Molte volte, anche nella sinistra, si sente parlare di

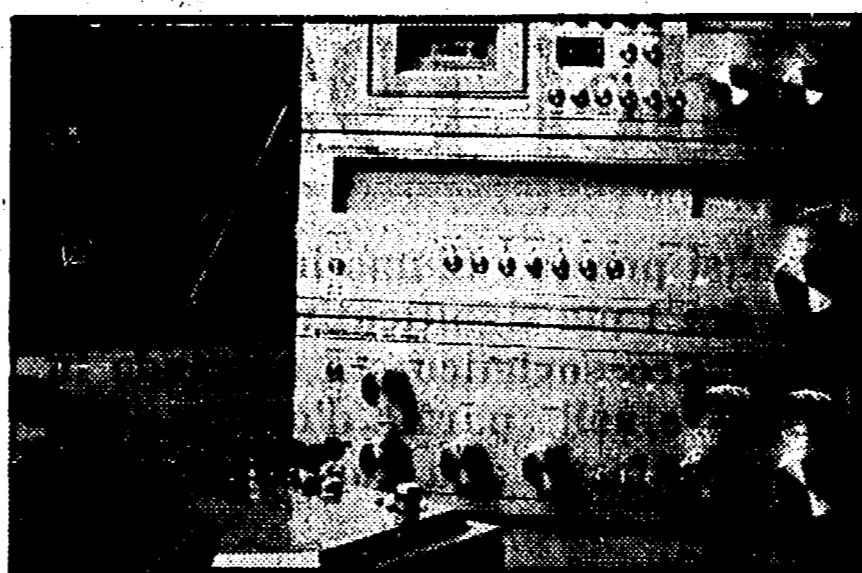
«nuovo ordine economico mondiale» come un problema delle forze popolari e democratiche del mondo capitalistico sviluppato. Noi pensiamo che una effettiva politica di cooperazione internazionale non possa prescindere dal coinvolgimento politico ed economico del blocco socialista. Quasi un terzo dell'umanità non può non essere direttamente associato nella grande battaglia storica per il riequilibrio fra le grandi aree mondiali.

Il superamento della politica dei blocchi e lo sviluppo della cooperazione economica internazionale e della distensione passa dentro il rapporto fra i paesi industrializzati capitalistici e socialisti, ed i paesi in via di sviluppo.

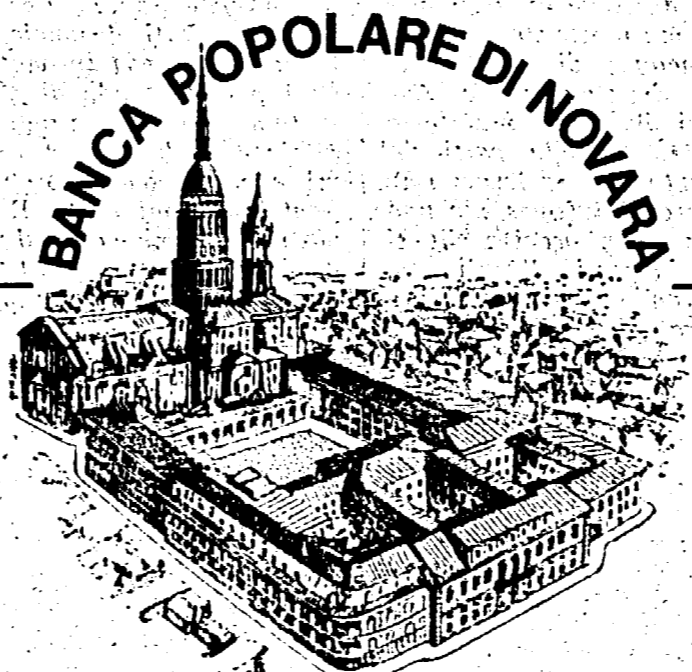
Allora l'Occidente, e l'Italia in primo luogo, debbono saper prospettare ai paesi socialisti una simile strategia. Ma questo significa che bisogna lavorare in modo aperto, senza preclusioni o pregiudizi, senza sospetti preconcetti. Il trasferimento netto di ricchezza dai paesi industrializzati a quelli in via di sviluppo non può continuare ad essere fatto in concorrenza di un gruppo di paesi con l'altro come se fosse decisivo per l'egemonia politica sul mondo il fatto che quel tale impianto in Angola sia americano, anziché sovietico (quando magari, alla fine, non funzioneranno nessuno dei due).

Noi riteniamo che oggi ci siano i presupposti per una svolta nel senso di finalizzare, ed unire, gli sforzi su progetti di interesse obbiettivo per l'economia a cui sono destinati. Su questi temi il movimento cooperativo aderente alla Lega ha lanciato proposte di lavoro a tutte le forze economiche italiane, in primo luogo alla minore impresa e all'artigianato. Bisogna che il governo si faccia carico, per quanto gli compete, di favorire la scelta di una nuova strategia e di aiutarne la realizzazione.

Andrea Camanzi



«RACKS HI-FI EUROPHON» CHE HA CONCENTRATO L'INTERESSE DEL PUBBLICO E DEGLI OPERATORI ALL'ULTIMA ESPOSIZIONE DI BRNO



**BANCA POPOLARE DI NOVARA**

Al 31 dicembre 1979:  
Capitale . . . . . L. 12.456.167.000  
Riserve e Fondi . . . . . L. 240.330.421.634  
Raccolta oltre 7.500 miliardi.

355 Filiali  
Uffici di Rappresentanza a Bruxelles, Caracas, Francoforte sul Meno, Londra, New York, Parigi e Zurigo.  
Ufficio di Mandato a Mosca.  
Recapito a Madrid.

**TUTTE LE OPERAZIONI ED I SERVIZI DI BANCA**  
Distributrice dell'American Express Card. Finanziamenti a medio termine all'industria, al commercio, all'agricoltura, all'artigianato e all'esportazione, mutui fondiari, «leasing», «factoring» e servizi di organizzazione aziendale e controllo di gestione tramite gli istituti speciali nei quali è partecipante.

**BANCA AGENTE PER IL COMMERCIO DEI CAMBI**

## Ravenna, porto in espansione che guarda verso l'Oriente

Il porto di Ravenna è un porto canale lungo circa 11 km. Due dighe foranee lunghe 2.580 metri costituiscono l'avamposto e si spingono in mare fino a raggiungere la profondità di m. 10. Il canale ha una lunghezza che al presente va da un minimo di 150 metri ad un massimo di 370, con una profondità di metri 9,40 per circa 7 chilometri e di metri 5,50 per 3,5 chilometri.

Al canale principale è stato ultimamente collegato il canale «Piombone» lungo circa 4 km, con una profondità attuale di metri 7 e sul quale si sono insediate o sono in corso di insediamento numerose attività cantieristiche.

Lo sviluppo potenziale delle banchine lungo tutti i canali è di circa 30 km.

Il canale principale è stato dotato di impianto di illuminazione, con 500 punti luce, che ne permette la navigabilità notturna e con qualsiasi tempo.

Attualmente le banchine operative per attività portuali sono le seguenti:  
— banchine commerciali con fondali a -9,40 ml. 5.850;  
— banchine commerciali con fondali a -5,50 ml. 2.130;  
— banchine per cantieristica con fondali a -7 ml. 671.

Esistono inoltre n. 5 pontili per scarico liquidi. Nel canale possono accedere fino alla darsena S. Vitale navi di qualsiasi tonnellaggio purché non abbia-

no una lunghezza superiore a .mt. 250 e un pescaggio superiore a 28 piedi.

Un grosso sforzo viene fatto per lo sviluppo della meccanizzazione delle operazioni di movimentazione delle merci.

La «Compagnia Portuale» con un organico di 1.200 unità garantisce la disponibilità di impiego di mano d'opera di elevata qualificazione professionale e assicura all'utenza la movimentazione delle merci sia nell'imbarco che allo sbarco.

L'attività portuale, per quanto riguarda l'aspetto commerciale, fa capo fondamentalmente alla SAPIR (Porto Intermodale Ravenna Società per Azioni) - Società per Azioni a prevalente capitale pubblico, la cui maggioranza è costituita dalla Regione Emilia-Romagna - Provincia di Ravenna - Comune di Ravenna - CCAIA di Ravenna - ENI/ANIC.

La SAPIR ha campi di promozione, programmazione, costruzione e parziale gestione diretta dell'attività portuale.

In questo quadro fra l'altro sta provvedendo alla gestione e al completamento dello scalo S. Vitale che è al presente il punto più avanzato dell'intervento pubblico.

Il notevole trend di sviluppo che ha caratterizzato il porto in questi ultimi anni ha posto la necessità di un suo rapido adeguamento alle esigenze in essere o potenziali.

Per questo è stato finalizzato un apposito programma pluriennale, finanziato con fondi dello Stato, della Regione, della SAPIR.

Sia la realizzazione del programma che le esigenze di crescita e di potenziamento futuro sono facilitate dal fatto che tutti i terreni adiacenti agli specchi d'acqua per una estensione di circa 300 ettari sono di proprietà pubblica.

I progetti principali del programma in atto sono:  
— miglioramento ingresso porto-canale;

— allargamento degli specchi d'acqua interni e creazione di 3 bacini di evoluzione con diametro di 500 metri;

— approfondimento del canale fino a mt. 11,50 per il tratto mare-bacino evoluzione Trattaroli e a -10,50 da questo allo scalo S. Vitale;

— costruzione di mt. 300 di banchine commerciali con fondali di mt. 10,50;

— costruzione di mt. 1.000 di banchine commerciali con fondali di mt. 11,50;

— costruzione di mt. 250 di banchine per attività cantieristiche con fondali a -7,00;

— costruzione di mt. 350 di banchine per cantieristica con fondali a -9,50;

— costruzione raccordo ferroviario stazione Ravenna-molo S. Vitale;

— costruzione Centro Direzionale Portuale comprendente uffici, mensa, albergo diurno, notturno, sportelli bancari, uffici postelegra-

fici, negozi, campo sportivo, per una volumetria di mc. 60.000;

— costruzione terminal per carico-scarico cereali e farine comprendente banchine per mt. 330, n. 2 torri di sbarco potenzialità complessiva 400 ton/ora, magazzini per stoccaggio di 100.000 tonn.;

— costruzione terminal legname, comprendente banchine per mt. 330, n. 2 torri di sbarco potenzialità complessiva 400 ton/ora, magazzini per stoccaggio di 100.000 tonn.;

— costruzione di impianto specializzato per carico e scarico saccheria.

Il porto di Ravenna partecipa, unitamente all'Interporto di Bologna e a quello di Parma alla realizzazione del nuovo sistema regionale per i trasporti intermodali.

Nell'ambito di questo sviluppo ha trovato la propria collocazione operativa la Società Marittima, nella sua veste di Agenzia Marittima Raccomandataria delle 18 Compagnie Armatoriali Sovietiche, nonché Casa di spedizioni. In particolare la Marittima ha sviluppato tre settori di attività: Agenzia navi, linee container con approdi in 11 porti di 10 nazioni ed infine specializzazione negli imbarchi di imballaggio, merci varie, macchinario e tubi su navi tradizionali con avorodi regolari in particolare per l'esportazione verso l'URSS.

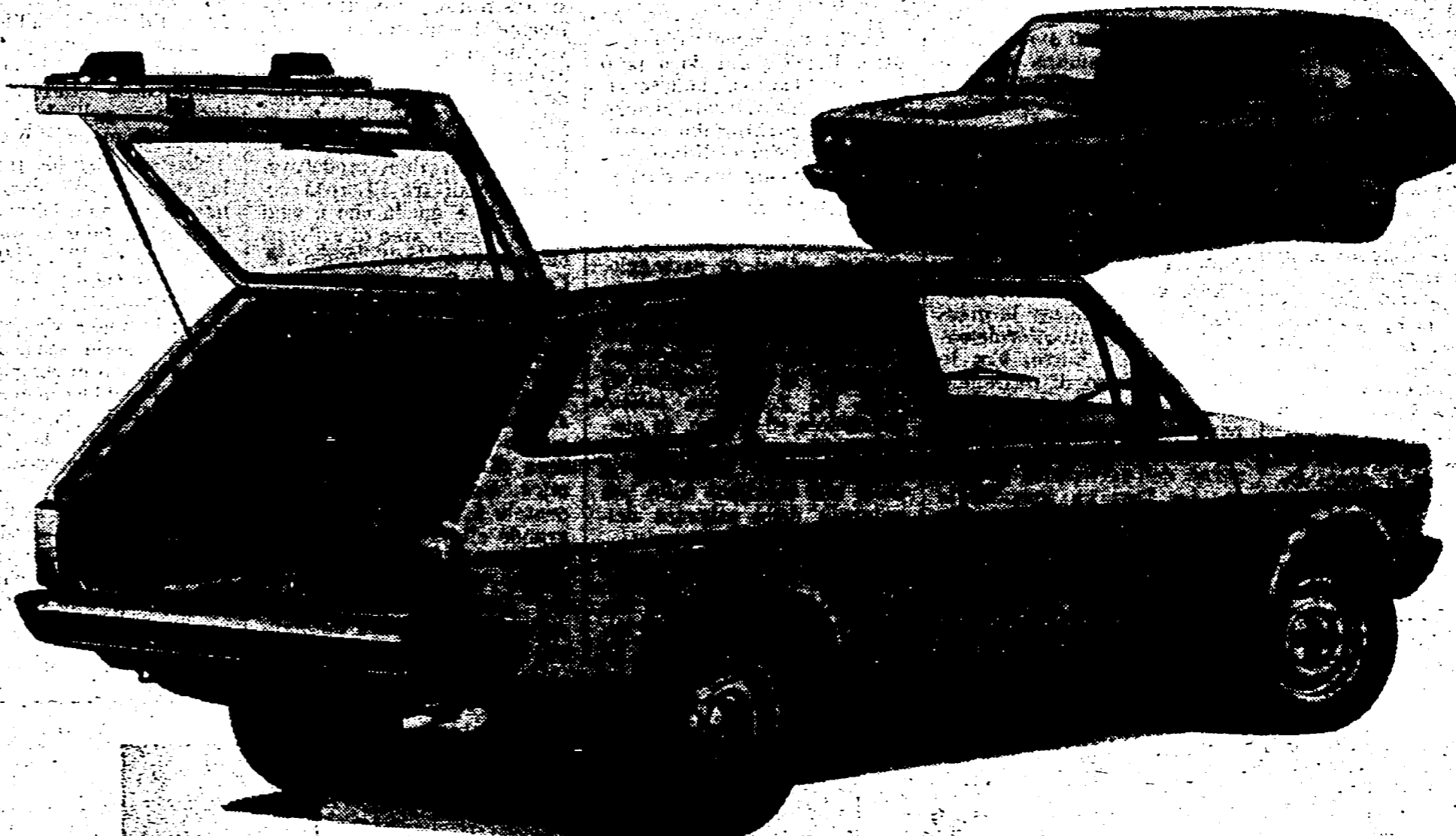
Nel 1979 sono state movimentate nel porto di Ravenna complessivamente 13.058,700 tonn. di merci e circa 150.000 container.



• da sempre solo blue jeans.

SUPER RIFLE S.p.A. - Sede: VIALE A. GRAMSCI, 78 - 50031 BARRIGONE MARELLA

## Fiat Marengo Diesel La 131 da lavoro



**Economica**

Motorizzazione Diesel 2500 cc. - 72 CV DIN.

Due posti e vano di carico con finestre laterali posteriori pannellate.

Un veicolo nuovo che offre tutti i vantaggi di affidabilità, comfort, velocità e robustezza della 131, con i vantaggi fiscali e di economicità propri dei veicoli commerciali (esenzione superbollo, pedaggi autostradali ridotti, minore tassa di circolazione, assicurazione ridotta, IVA 14% detraibile).

**Comoda**

L'allestimento interno è quello della 131 Panorama CL, con appoggiatesta di serie e rivestimenti in finta pelle.

Due porte + portellone posteriore per la più agevole movimentazione delle merci.

Ampia dotazione di accessori di serie.

Optional: lunotto termico - cristalli atermici - tergicristallo posteriore - cinture di sicurezza con arrotolatore.

**Funzionale**

Il ridotto costo di esercizio, la capacità di carico di 400 kg. + guidatore, il volume utile di quasi 2 m<sup>3</sup>, ne fanno il veicolo ideale per ispettori di vendita ed assistenza, rappresentanti, agenti di commercio e per quelle aziende che necessitano di rapidi trasporti (giornali, medicinali, campioni, ecc.).

**FIAT**  
veicoli commerciali  
Punto Succursali e Concessionarie Fiat