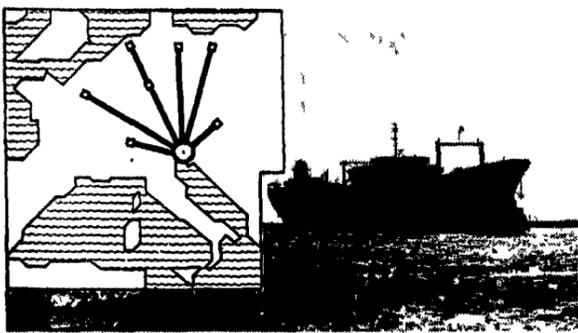


# Tre porti nel cuore dell'Europa



■ TRIESTE Lungo le coste del Friuli Venezia Giulia dove l'Adriatico bagna la più orientale regione italiana svolgono la loro attività tre porti: Trieste, Monfalcone, Portogruaro e Porto Nogaro. Sono tre scali non in concorrenza tra di loro ma con caratteristiche completamente diverse. Tre porti che sulla base di un coordinamento come previsto dalla recente legge regionale possono migliorare il loro lavoro in modo da battere la non certo scarsa concorrenza estera.

zione si trova nel cuore dell'Europa. Ha la sua specializzazione nell'«estero per estero». Il suo punto franco è un simbolo. I suoi depositi la miglior dimostrazione che l'utente straniero trova interessante e conveniente servirsi del porto all'ombra di San Giusto. Bisogna muoversi lavorare - ed in questo quadro s'inserisce il nostro «speciale» - per cercare di verificare in concreto come ha fatto recentemente anche una delegazione parlamentare europea del Pci come si «possano tradurre» - sono

parole dell'on. Giorgio Rossetti - affermazioni di carattere generale su questa vocazione europea in misure concrete da presentare a livello parlamentare sia nazionale che europeo. Procedendo per una ventina di chilometri verso occidente incontriamo il porto di Monfalcone, la città dei cantieri. È uno scalo in espansione nel quale durante i primi dieci mesi sono state manipolate merci per quasi due milioni di tonnellate con un incremento notevole rispetto allo stesso periodo dell'86 anno

in cui si era conseguito un aumento del 20% su quello precedente. Infine ancora più ad ovest troviamo Porto Nogaro. È il fratello minore fra i tre, diverso dagli altri perché fluviale. Questi tre scali costituiscono una famiglia che può e deve andare d'accordo senza invidie e gelosie ma con l'unico scopo di modernizzarsi sulla strada della specializzazione tenendo ben presente che la concorrenza arriva dall'estero. Ed è quella che bisogna battere se si vuole che i nostri porti abbiano lavoro e futuro.

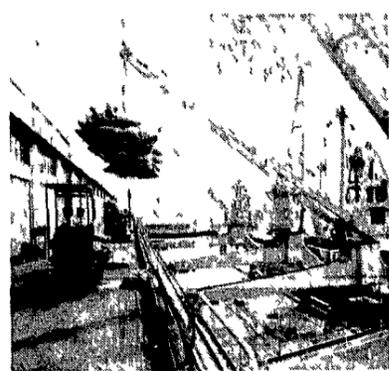
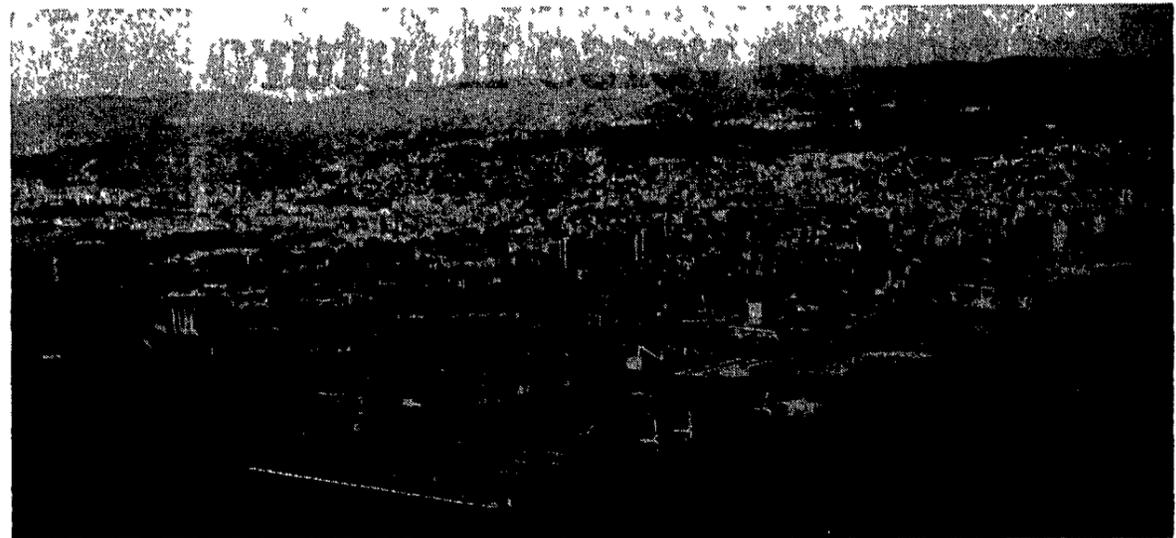
Punto franco dal 1719 «isola» extradoganale che privilegia i commercianti

## Trieste, affari con tutto il mondo

■ TRIESTE Il porto di Trieste comincia a raccogliere i frutti di un lungo ed accurato lavoro svolto negli ultimi anni, reso soprattutto a pubblicità e rilevanti vantaggi di ordine economico e finanziario, che il regime di «punto franco» di cui è dotato è in grado di offrire agli operatori italiani ed esteri. Questi primi frutti sono rappresentati da nuove iniziative armatoriali, dal sorgere di società strumentali ai traffici da un diffuso interesse per gli ampi spazi coperti e scoperti di cui le aree in franchigia sono dotate.

«Il porto franco - rileva Michele Zanetti presidente dell'Ente autonomo del porto di Trieste - è un insieme di magazzini e depositi in area portuale, quindi sul mare, nel quale le merci possono scattare al di fuori della zona doganale nazionale e con la moderna normativa, fuori del territorio doganale della Cee. Per il 1992 è prevista l'apertura totale delle frontiere all'interno della Comunità e quindi noi dobbiamo prevedere il futuro in questa dimensione. Ovviamente noi operiamo per dare a questa istituzione un senso più attuale, più moderno».

che questa istituzione offre agli operatori? Zanetti fa rilevare che le merci, nell'area extradoganale «possono stare senza limiti di tempo e non pagano dogana fino a quando non vengono commercializzate, vendute o immesse al consumo. Le merci possono quindi anche essere trasformate lavorate, passate di proprietà, venire riportate verso Paesi terzi ed anche non entrare nel territorio doganale italiano o comunitario. Gli operatori - sottolinea il presidente dell'Ente porto - beneficiano anzitutto dello sgravio del mancato esborso dei diritti doganali nel momento in cui le merci arrivano. Ma vi è poi il vantaggio che queste merci mantengono la nazionalità di provenienza un carico di caffè proveniente dal Brasile continua ad essere brasiliano fin quando non viene perfezionata la transazione finale di vendita ed avviene la regolarizzazione ai fini doganali. Il vantaggio è di poter sempre disporre di queste merci e di portarle magari su altri mercati, a seconda delle convenienze del momento. Appare quindi chiaro il rilievo che ha l'opportunità di poter collocare le merci quando il prezzo è più favorevole. Sulle merci depositate inoltre possono essere ottenuti prefinanziamenti in valuta fino al 60% del valore delle merci stesse».



Trieste è il porto di smistamento del caffè. Qui sopra l'operazione di scarico dei sacchi. In alto una panoramica dello scalo triestino

studio con la Germania Federale per quanto si riferisce alla Baviera. La recente visita del presidente bavarese Franz Strauss ha portato ad una accelerazione della fase preparatoria. Questi accordi pongono il porto di Trieste su un piano di mercato preferenziale delle contrattazioni tra soggetti di Paesi diversi, quelli produttori o esportatori e quelli consumatori».

Per quanto riguarda gli strumenti operativi nel porto quale strada e quali indirizzi sono stati seguiti? «Una delle innovazioni più interessanti - risponde Zanetti - riguarda la costituzione della Finporto, la finanziaria portuale nella quale l'Ente detiene il 51% del capitale e che annovera le partecipazioni della finanziaria regionale Friuli e della Spi la Società di promozione industriale dell'Ir, oltre a quella di

privati e della Compagnia unificata lavoratori portuali. La Finporto ha favorito la costituzione di società terminali e strumentali all'attività portuale, la Sitocaf ad esempio che gestisce un impianto automatico per la cernita, la miscelazione e l'insaccatura del caffè, oppure la Transfruit che gestisce depositi refrigerati per agrumi ed altra frutta. Altre società attivate riguardano aspetti operativi o strumentali al traffico portuale anche per la commercializzazione delle merci. Ma la Finporto ha anche il compito e lo sta portando avanti bene, di promuovere studi e progetti direttamente legati allo sviluppo del porto».

In quelle direzioni si rivolge il porto per la ricerca di traffici? «Il nostro indirizzo di fondo - sottolinea il presidente - è rivolto in parte predominantemente verso l'estero. La posizione geografica e la secolare tradizione fanno infatti di Trieste un porto di transito, un venditore di servizi per il retroterra danubiano-balcanico in primo luogo. Va però rilevato che sono mutate le condizioni politico-economiche rispetto ad alcuni decenni fa e che le nuove iniziative puntano, come già rilevato, allo sfruttamento del regime di punto franco ed alla vasta disponibilità di depositi ed aree. Accordi sono stati raggiunti con i Paesi che ho prima ricordato, altri sono in fase di avanzata trattativa con altri Paesi (a buon punto siamo con l'Argentina), per l'istituzione di depositi, basi avanzate delle produzioni di questi Paesi, merci quindi disponibili immediatamente per la loro commercializzazione in Europa. La filosofia di queste operazioni prevede la vendita dei prodotti in clearing, in cambio cioè di merci finite o di tecnologia. È questo, oltretutto, un contributo ad alleviare la situazione finanziaria di questi Paesi terzi, generalmente grandi debitori di valuta».

# QUALITÀ DELLA VITA

# QUALITÀ DELLA VITA

Anche nelle centrali in fase di conversione (da petrolio a carbone), si avrà una drastica riduzione delle emissioni inquinanti che si ridurranno a meno di un terzo rispetto ai valori che si avevano prima della trasformazione.

## ENEL

IL SIGNIFICATO DI UNA PRESENZA

L'ENEL, si è posto all'avanguardia, in ambito europeo, per quanto concerne il rispetto dell'ambiente, nella produzione di energia elettrica con centrali termoelettriche.

Nelle nuove centrali policombustibili, l'ENEL produrrà energia elettrica secondo norme che si è autoimposto e che anticipano le direttive che la CEE, è previsto, dovrebbe approvare in futuro per le "Centrali pulite".