



Presidency of the International Commission for the Free Port of Trieste (ICFPT)

Comitato PLT c/o Helmproject di Marcus Donato

Casella Postale 2013/a

34151 Trieste

Trieste, 29 giugno 2012

PROGRAMMA di FINANZIAMENTO “RECUPERO del PORTO LIBERO di TRIESTE”



Programma indirizzato ad Investitori interessati a finanziare la ricostruzione e lo sviluppo del Porto Libero di Trieste e le infrastrutture inerenti ad esso.

Indice:

Capitolo I, pagina 2: PRESENTAZIONE DELL' ISTITUZIONE PROPONENTE

Capitolo II, pagina 3: STRUMENTO E FINALITA' DEL FINANZIAMENTO

Capitolo III, pagina 3: AMMONTARE DEL FINANZIAMENTO

Capitolo IV, pagina 3: RIENTRO DELL' FINANZIAMENTO

Capitolo V, pagina 3: TEMPI D' ESECUZIONE DEI LAVORI

Capitolo VI, pagina 4: AMMINISTRAZIONE DEL FONDO COMUNE

Capitolo VII, pagina 4: SEDE LEGALE E BANCA D'APPOGGIO DEL FONDO COMUNE

Capitolo VIII, pagina 5: CONSIDERAZIONI GENERALI

Capitolo IX, pagina 8: UTILITA' E DESCRIZIONE DEL PORTO

Capitolo X, pagina 9: BREVE INTRODUZIONE STORICA

Capitolo XI, pagina 10: IL FUTURO PORTO LIBERO di TRIESTE

Sezione:

1. MAPPE, pagina 10
2. PORTO VECCHIO (Porto EMPORIALE) offshore, pagina 13
3. RIVE e SACCHETTA (Porto CABOTAGGIO/ NAUTICO) offshore, pagina 16
4. RIVE e SACCHETTA (Porto CABOTAGGIO/ NAUTICO) doganale, pagina 17
5. PORTO COMMERCIALE offshore, pagina 18
6. PORTO INDUSTRIALE offshore, pagina 19
7. RETROPORTO offshore, pagina 20

Acronimi:

TLT/ FTT = Territorio Libero di Trieste/ Free Territory of Triest

PLT/ FPT = Porto Libero di Trieste/ Free Porto of Triest



ICFPT = Commissione Internazionale del PLT/ International Commission of the FPT

ONU/ UN = Organizzazione delle Nazioni Unite/ United Nations

UNSC = Consiglio di Sicurezza/ Security Council

Allegato VI = Statuto Permanente del Territorio Libero di Trieste

Allegato VII = Strumento per il Regime Provvisorio del Territorio Libero di Trieste

Allegato VIII = Strumento del Porto Libero di Trieste

Per consultare i documenti inerenti a questo programma vedi www.portoliberotrieste.org

Capitolo I

PRESENTAZIONE DELL' ISTITUZIONE PROPONENTE

Il Comitato Porto Libero di Trieste (ComitatoPLT) è un istituzione internazionale a tempo determinato che include **la Commissione Internazionale del PLT (ICFPT)** che è un istituzione internazionale a tempo indeterminato, entrambe sono considerate come un'unica organizzazione internazionale che coopera in stretta collaborazione con il Consiglio di Sicurezza dell'ONU (UNSC) e in genere con le altre organizzazioni internazionali membri dell'ONU per finalizzare come da Trattato di Pace con l'Italia 1947, il Porto Libero di Trieste (PLT) ed il Territorio Libero di Trieste (TLT) che sono legalmente l'unica Nazione Internazionale esistente al mondo.

Il ComitatoPLT si è costituito il 02 dicembre 2009 come associazione di cittadini residenti e con cittadinanza del TLT per poter provvisoriamente e democraticamente sostituire il Governo ed Assemblea Popolare del TLT mancante per motivi burocratici del UNSC. La Costituzione del ComitatoPLT è depositata unicamente presso il Segretario Generale delle Nazioni Unite a NY, in quanto include la "Presidenza Permanente dell'ICFPT".

L'ICFPT è l'organizzazione internazionale di controllo e raccomandazione per l'applicazione della legge vigente nel territorio del PLT (Allegato VIII) votata con la 16° Risoluzione del Consiglio di Sicurezza dell'ONU (UNSC) il 10 gennaio 1947 e susseguentemente inserito nel Trattato di Pace con l'Italia il 10 febbraio 1947 e ratificato il 15 settembre 1947 da 21 nazioni (oggi 38) incluso l'Italia.

La presidenza del ComitatoPLT/ICFPT (rappresentante del TLT, Allegato VIII, articolo 21.2) e composta da 4 rappresentanti della zona A del TLT sotto amministrazione provvisoria italiana, da 3 rappresentanti della zona B del TLT sotto amministrazione provvisoria slovena, 1 rappresentante della zona B sotto amministrazione provvisoria croata ed 1 presidente.

La presidenza ha il dovere istituzionale di invitare a prendere sede legale nel Porto Libero di Trieste come da Allegato VIII, art. 21 e 22, i rappresentanti della Commissione Internazionale dei seguenti paesi:

Francia, Gran Bretagna e l'Irlanda del Nord, Stati Uniti d'America, Italia, Polonia, Svizzera, Austria, Ungheria.

Per l'Unione delle Repubbliche Socialiste Sovietiche: Russia, Armenia, Azerbaigian, Bielorussia, Estonia, Georgia, Kazakistan, Kirghizistan, Lettonia, Lituania, Moldova, Tagikistan, Turkmenistan, Ucraina, Uzbekistan.

Per la Repubblica Federale di Jugoslavia: Slovenia, Croazia, Serbia, Bosnia ed Erzegovina, Macedonia, Montenegro, Kosovo.

Per la Repubblica di Cecoslovacchia: Cechia, Slovacchia.

Su richiesta e previa votazione dell'Assemblea Generale del ComitatoPLT/ICFPT, sono invitate ad inviare un proprio rappresentante anche tutte le altre nazioni aderenti all'ONU, a condizione che i rispettivi stati abbiano assunto gli obblighi dello Strumento del PLT (Allegato VIII, art. 26) e lo hanno notificato alla Repubblica di Francia (depositari del Trattato di Pace con l'Italia 1947).

Per garantire la possibilità di investimento e partecipazione a tutti gli investitori privati e



tutti gli Stati del mondo fino all'insediamento di uno o più rappresentanti delle nazioni sopra citate, il ComitatoPLT/ICFPT opera legalmente e democraticamente (con votazione tra i 9 membri della presidenza) anche senza i rappresentanti delle nazioni aventi diritto a partecipare nell'ICFPT.

Il ComitatoPLT/ICFPT è l'unico soggetto legale per l'amministrazione del territorio internazionale del PLT con funzioni provvisorie nel TLT, riconosciuto da tutte le nazioni membri dell'ONU.

Capitolo II

STRUMENTO E FINALITA' DEL FINANZIAMENTO

Sarà costituito un FONDO COMUNE allo scopo di garantire che le strutture portuali e di transito di Trieste saranno disponibili per l'uso in condizioni di parità per tutto il commercio internazionale e per le Repubbliche ereditarie dell'ex Jugoslavia, l'Italia e gli Stati dell'Europa Centrale. Il fondo comune servirà per:

- Costruire, ri-costruire e sviluppare le infrastrutture necessarie per rendere competitivo il PLT commerciale ed industriale;
- Adeguare le infrastrutture nel TLT e nelle nazioni che generano traffico sul PLT;
- Costruire, ri-costruire e sviluppare le infrastrutture necessarie per offrire alla comunità internazionale un porto Emporiale extraterritoriale per favorire lo sviluppo economico, il progresso socioculturale, i diritti umani e la sicurezza internazionale per tutte le nazioni del mondo (solo nell'area del Porto Vecchio)
- Garantire un'imparziale ed efficiente amministrazione internazionale per il mantenimento e lo sviluppo del PLT e delle vie d'accesso al medesimo.
- Garantire l'applicazione della legalità e sicurezza nel PLT e ove necessario nel TLT.

Capitolo III

AMMONTARE DEL FINANZIAMENTO

Il calcolo economico approssimativo per adeguare il PLT agli standard di altri porti strategici per il traffico intercontinentale è di minimo € 3.5 miliardi.

Il calcolo economico per adeguare le infrastrutture del TLT e delle nazioni che generano traffico sul PLT sarà discusso con i rappresentanti dell'ICFPT delle singole nazioni conforme le necessità delle medesime.

Capitolo IV

RIENTRO DELL'FINANZIAMENTO

Il Fondo Comune deve raggiungere la parità di bilancio entro 30 anni.

Capitolo V

TEMPI D' ESECUZIONE DEI LAVORI

La necessità di ammodernare (recuperare) il PLT dopo 58 anni di abbandono, implica che anche le infrastrutture nel TLT come negli Stati confinanti devono essere adeguate allo smaltimento di tutto il traffico generato dal PLT, quindi i lavori saranno aperti secondo i criteri che saranno stabiliti dal "Programma Esecutivo" che determinerà la precedenza e tempistica dei lavori da eseguire.

Si prevede che la consegna graduale delle infrastrutture del Porto COMMERCIALE, EMPORIALE ed INDUSTRIALE possa essere conclusa entro circa 10 anni dopo l'approvazione del Piano Regolatore Portuale da parte del ComitatoPLT/ICFPT.



Capitolo VI **AMMINISTRAZIONE DEL FONDO COMUNE**

Il fondo sarà controllato ed amministrato dall'Assemblea Generale del ComitatoPLT/ICFPT la quale comprenderà i rappresentanti delle nazioni aderenti come da Trattato di Pace con l'Italia, Allegato VIII, articolo 21, 22 e per le procedure come da articolo 7.8b della Costituzione del ComitatoPLT.

- La forma del Fondo Comune (fondazione, trust ecc.) sarà decisa in comune accordo con gli investitori;
- L'ammontare del Fondo Comune è illimitato;
- Il Fondo Comune sarà amministrato come una banca di deposito e prestito con un tasso d'interesse fisso del 1%;
- Il Fondo Comune non potrà essere soggetto a speculazioni bancarie;
- Dopo la cessazione del ComitatoPLT come previsto all'articolo 8 della Costituzione dello stesso, il Fondo Comune sarà gestito solamente dall'ICFPT.

I regolamenti finanziari e le regole delle Nazioni Unite sono applicabili alla gestione del Fondo Comune, che è anche soggetto alle procedure di controllo ivi previsti. Il Fondo comune è finanziato da contributi volontari degli Stati, organizzazioni intergovernative, istituzioni nazionali, organizzazioni non governative, singoli cittadini e società private.

Il futuro conto bancario sarà designato come "conto ufficiale della Commissione Internazionale del Porto Libero di Trieste" e all'autorità della banca deve essere segnalato che questo conto è esente da ogni imposta di stato e che i privilegi e immunità di cui all'articolo 22 dello Strumento del Porto Libero di Trieste (Allegato VIII) si applicano a tale conto.

Capitolo VII **SEDE LEGALE E BANCA D'APPOGGIO DEL FONDO COMUNE**

Il Fondo Comune avrà la sua sede legale come previsto dal Trattato di Pace con l'Italia 1947, Allegato VIII, articolo 22 e da Costituzione del ComitatoPLT articolo 3, nell'edificio denominato:

“Magazzino N° 26” del Porto Vecchio di Trieste (territorio del PLT)

con indirizzo postale:

Comitato PLT c/o Helmpoject di Marcus Donato

Casella Postale 2013/a

34151 Trieste

E-mail pubblico: comitatoplt@gmail.com

E-mail ufficiale: m.donato@triestfreeport.org

Tel.: Italy 0039-366-2643359

Slovenia 00386-641-881495

Fax: 0039-040-214567

In mancanza di un sistema fiscale del TLT e provvisoriamente in virtù del Memorandum di Londra 1954, articolo 2, sarà utilizzato per raccogliere i fondi il codice fiscale italiano del presidente del ComitatoPLT/ ICFPT, Marcus Donato, codice fiscale DNTMCS62B21Z133T.

Fino all'istituzione fisica del “Conto ufficiale della Commissione Internazionale del Porto Libero di Trieste” che custodirà in futuro il fondo comune, fungerà provvisoriamente come Banca d'appoggio del ComitatoPLT/ICFPT la:



Kaertner Sparkasse Aktiengesellschaft
Neuer Platz, 14 – 9020 Klagenfurt/ Austria
intestato a: Marcus Antonio Donato
Kontonummer: 04400-562825 EUR
Bankleitzahl: 20706
IBAN: AT862070604400562825
BIC: KSPKAT2KXXX

Capitolo VIII **CONSIDERAZIONI GENERALI**

PREAMBOLO

- Premesso che, con la 16° Risoluzione del Consiglio di Sicurezza del 10 gennaio 1947 sono stati approvati gli Allegati VI (Statuto Permanente del TLT), VII (Strumento per il regime provvisorio del TLT) e VIII (Strumento del Porto Libero Trieste) del Trattato di Pace con l'Italia ratificato il 15 settembre 1947 e per i quali si prende la responsabilità l'UNSC;
- Premesso che, questi Allegati assieme al Trattato di Pace con l'Italia 1947 sanciscono l'unica Nazione Internazionale del mondo che comprende il Territorio Libero di Trieste e Porto Libero di Trieste con legislazioni separate;
- Premesso che, il PLT è un territorio internazionale (extraterritoriale) con proprio statuto ovvero di proprietà di tutte le nazioni del mondo, collegato con le acque internazionali del mare Adriatico grazie ai confini marittimi del TLT;
- Premesso che, il TLT è considerato territorio internazionale in quanto la responsabilità per l'applicazione della legalità e sicurezza è dell'UNSC (Governatore incaricato e pagato dall'UNSC, che non può avere la cittadinanza del TLT, delle nazioni dell'ex Jugoslavia e dell'Italia, Allegato VI, articolo 11.1.);
- Premesso che, i Cittadini del TLT (Allegato VI, articolo 6) sono gli unici eredi della Nazione Internazionale di Trieste (TLT/PLT);
- Premesso che, il PLT è considerato territorio internazionale in quanto la responsabilità per l'applicazione della legalità è dell'ICFPT (Rappresentanti di tutte le nazioni richiamati dalla presidenza dell'ICFPT che deve avere la cittadinanza del TLT, Allegato VIII, articolo 21.2.);
- Premesso che, il TLT tutt'ora deve essere amministrato e garantito come previsto nell'Allegato VII del Trattato di Pace con l'Italia 1947;
- Premesso che, fino allo scioglimento da parte dell'UNSC della riserva contenuta nell'Allegato VI, articolo 38, il Comitato PLT/ICFPT è l'organizzazione internazionale responsabile per implementare tutte le leggi e regolamentazioni necessarie per creare un efficiente amministrazione del PLT e di conseguenza del TLT;
- Premesso che, il regime internazionale del PLT sarà governato con le condizioni dello Strumento del PLT come previsto nell'Allegato VIII, articolo 1.2;
- Premesso che, l'area del Porto Libero include il territorio e installazioni delle zone franche del porto di Trieste entro i limiti dei confini del 1939 come previsto nell'Allegato VIII, articolo 3.1;
- Premesso che, lo stabilire di zone giuridiche esclusive di qualsiasi Stato è incompatibile con lo statuto del TLT e del PLT come previsto nell'Allegato VIII, articolo 3.2;
- Premesso che, in caso di necessità di dover incrementare l'area del PLT tale allargamento può essere fatto su proposta del Direttore del PLT ed approvazione del Comitato PLT/ICFPT in sostituzione del Governo e Assemblea Popolare del TLT mancante, come previsto nell'Allegato VIII, articolo 3.4;



- Premesso che, il PLT avrà una propria forza di sicurezza che coopererà con pari poteri con le forze dell'ordine operanti nel TLT, un proprio corpo dei vigili del fuoco ed un proprio sistema postale e di telecomunicazioni (Allegato VIII, articolo 17) come usuale in tutte le sedi dell'ONU nel mondo;
- Premesso che, fino allo scioglimento del Allegato VI, articolo 38 da parte dell'UNSC, le acque territoriali e zone attigue del TLT saranno amministrate per 10 metri con alta marea per tutta la costa del TLT (dalle foci del Timavo alle foci del fiume Quieto/ Mirna) dal ComitatoPLT/ICFPT e saranno controllate dalle forze di sicurezza internazionali del PLT per garantire il libero accesso al PLT (Allegato VIII, articolo 3.2);
- Premesso che, l'Allegato VIII, articolo 18.2 vieta che il direttore del PLT sia un cittadino con cittadinanza italiana o jugoslava (oggi di cittadinanze subentrate dalle 7 Repubbliche eredi della Jugoslavia);
- Premesso che, il ComitatoPLT/ICFPT come previsto dalla propria costituzione all'articolo 2.5 incarica un direttore provvisorio per il PLT, in attesa che l'UNSC nomini il Governatore del TLT che confermerà la scelta oppure nominerà uno nuovo;
- Premesso che, il ComitatoPLT/ICFPT ha la facoltà di istituire un Anagrafe in quanto l'Allegato VIII, articolo 18.3 richiama esplicitamente che in tutte le assunzioni di personale la preferenza deve essere data a cittadini con cittadinanza del TLT (Allegato VI, articolo 6);
- Premesso che, il ComitatoPLT/ICFPT si impegna di preferire il sistema del contenitore locale (local content) per la distribuzione degli appalti per costruire e ricostruire il PLT e le infrastrutture del TLT ovvero di dare la preferenza a ditte e società residenti nel TLT che occupano cittadini del TLT e cittadini delle Regioni confinanti il TLT;
- Premesso che, il PLT non ha debiti ed ha ereditato dal TLT tutte le proprietà statali e parastatali italiane come previsto nell'Allegato VIII, articolo 2.2;
- Premesso che, fino alla nomina del apparato amministrativo e legale del TLT da parte del Governatore del TLT, il passaggio di tutte le persone dentro o fuori dell'area del Porto Libero sarà soggetto alle regolamentazioni stabilite dal ComitatoPLT/ICFPT che saranno recipite dalla Direzione del PLT e dalle autorità provvisorie del TLT, come previsto nell'Allegato VIII, articolo 11.
- **Premesso che, la Repubblica d'Italia è impossibilitata di gestire il PLT in quanto vincolata:**
 1. dalla Carta delle Nazioni Unite e Statuto della Corte Internazionale di Giustizia del 26 giugno 1945;
 2. dalla 16° Risoluzione del Consiglio di Sicurezza approvata il 10 gennaio 1947 nella quale il medesimo si prende le responsabilità per gli Allegati VI, VII e VIII del Trattato di Pace con l'Italia poi ratificato il 15 settembre 1947;
 3. dagli Allegati I, VI, VII, VIII, IX, X, XIV e gli articolo 1, 4, 5, 11, 21, 22, 73, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 83, 85, 86, 87, 88, 89, 90 del Trattato di Pace con l'Italia ratificato dalla Repubblica d'Italia e le Potenze Alleate ed Associate il 15 settembre 1947;
 4. dall'articolo 10 della Costituzione della Repubblica Italiana entrata in vigore il 1 gennaio 1948;
 5. dalla Dichiarazione Universale dei Diritti Umani del 10 dicembre 1948;
 6. dall'articolo 5 del Memorandum of Understanding firmato a Londra il 5 ottobre 1954;
 7. dall'articolo 25 della Convenzione internazionale concernente il mare territoriale e la zona attigua, firmata a Ginevra il 29 aprile 1958;
 8. dall'atto finale della Conferenza sulla Sicurezza e Cooperazione in Europa fatta a Helsinki il 1 agosto 1975;
 9. dall' articolo 6 comma 12 della LEGGE (italiana) del 28 gennaio 1994, n. 84 e



successive modificazioni “Riordino della legislazione in materia portuale”;

- Premesso che, l'attuale Autorità Portuale italiana sarà sostituita dall'Autorità Portuale internazionale e legale incaricata dal ComitatoPLT/ ICFPT che sarà composta come da Strumento del PLT da una Direzione del PLT (Allegato VIII, articolo 18) e l'organismo controllore della stessa che è l'ICFPT con poteri che vanno oltre i confini del PLT e TLT (Allegato VIII, articoli 21, 22 e 23) in quanto interessano tutti i Stati dell'Europa Centrale e del mondo che generano traffico sul PLT;
- Premesso che, tutte le concessioni territoriali date dalle autorità portuali del PLT sin dall'entrata in vigore dello Strumento del PLT (Allegato VIII) in data 15 settembre 1947 sono nulle e non avvenute in quanto non autorizzate dagli organi competenti come previsto all'articolo 18 e 23 dello stesso;
- Premesso che, le strutture portuali e di transito di Trieste devono essere disponibili per l'uso in condizioni di parità da tutto il commercio internazionale, tutte le banchine incluso attrezzature, strade, ferrovie, aeroporti e quant'altri spazi che garantiscono servizi di comune interesse saranno gestiti dal Direttore del PLT, come previsto dall'Allegato VIII, articolo 1 e 19, Allegato VI, 31, 32, 34, 35 e dalla Costituzione del ComitatoPLT/ICFPT, articolo 2.5;
- Premesso che, tutte le centrali per la produzione d'energia e depositi di carburanti destinati al consumo nel PLT e TLT saranno amministrati dalla Direzione del PLT e non possono essere dati in concessione a privati;
- Premesso che, per assicurare provvisoriamente il funzionamento del PLT fino all'incarico del Direttore del PLT da parte del ComitatoPLT/ICFPT, della scrittura ed approvazione del piano regolatore del territorio del PLT e di tutte le regolamentazioni per l'amministrazione del PLT e TLT, gli attuali concessionari di spazi demaniali del porto che sono stati autorizzati dalle autorità del Governo Militare del TLT (dal 1947 al 1954) e dalle autorità italiane del PLT (dal 1954 a tutt'oggi), possono inoltrare al ComitatoPLT/ICFPT una richiesta formale per l'ottenimento di concessione temporanea;
- Premesso che, tutti i fondi dell'attuale autorità portuale italiana passeranno senza gravami nel Fondo Comune “Recupero del PLT”;
- Premesso che, tutte le installazioni e strutture private di concessionari autorizzati dalle autorità portuali del Governo Militare del TLT e italiane succedutesi sin dal 1954, saranno trasferite, senza pagamento, all'autorità portuale internazionale del Porto Libero (Direzione del PLT legale);
- Premesso che, eventuali richieste di risarcimento danni da parte di concessionari privati devono essere rivolte alla Repubblica d'Italia in quanto questa non poteva dare concessioni a privati (Legge (italiana) n° 84/94 articolo 6 comma 12 e Memorandum di Londra del 05.10.1954, articolo 5);
- Premesso che, i contributi di organizzazioni non governative, singoli cittadini e società private che alimentano il Fondo Comune “Recupero del PLT” saranno considerati esportati in territorio internazionale e quindi possono essere detratti legalmente e senza richiesta di dazi, dalle tasse imposte da qualsiasi Stato;

Grazie all'inclusione dell'ICFPT nella Costituzione del ComitatoPLT e la possibilità di nominare il Direttore del PLT, oggi è possibile investire in questo “**Programma di Finanziamento**” con la garanzia che nessuna burocrazia locale può far ritardare o fallire l'esecuzione del medesimo in quanto, salvo le regolamentazioni e procedure prestabilite dal Trattato di Pace con l'Italia, Statuto Permanente del TLT (Allegato VI), Strumento per il regime provvisorio (Allegato VII), Strumento del PLT (Allegato VIII) e dalla Costituzione del ComitatoPLT, il “**Programma Esecutivo**” sarà scritto ed approvato legalmente dal ComitatoPLT/ICFPT prendendo in considerazione tutte le necessità economiche, socioculturali, dei diritti umani e della sicurezza



internazionale di tutte le nazioni del mondo. Tale situazione è inoltre avvantaggiata dal fatto che la Presidenza dell'ComitatoPLT/ICFPT è composta da cittadini del TLT, che conoscono la situazione geopolitica e le necessità economiche, commerciali ed infrastrutturali del PLT e TLT, e dai rappresentanti delle nazioni aderenti all'ICFPT che conoscono altre tanto le necessità delle rispettive nazioni. L'approvazione dei singoli progetti esecutivi e/o richieste di concessioni presentati dal Direttore del PLT è semplificata in quanto il ComitatoPLT/ICFPT, a differenza dell'UNSC, che ha la possibilità del veto, vota l'approvazione a maggioranza con il sistema 50% più 1. Ogni nazione può esprimere solo un voto e in caso di parità il voto del presidente sarà decisivo (Costituzione ComitatoPLT, articolo 5.2 e Allegato VIII, articolo 21.2).

Riassumendo, fino a quando non sarà incaricato il Governatore del TLT e sciolta la riserva sullo Statuto Permanente del TLT da parte dell'UNSC come previsto dall'Allegato VI, articolo 38, il ComitatoPLT/ICFPT nominerà un direttore provvisorio del PLT per la preparazione e l'attuazione del "Programma di Recupero del PLT" esecutivo, per far diventare il Porto Libero di Trieste un efficiente ed autosufficiente porto dell'ONU.

Capitolo IX UTILITA' E DESCRIZIONE DEL PORTO

Utilità:

Lo Strumento del PLT non limita l'uso del porto a sole attività di un comune porto marittimo per lo scarico e carico di merci in regime di **extradoganalità** di qualche stato, bensì offre la possibilità di utilizzarlo per varie attività legate al regime di **extraterritorialità** del suo territorio e della sua storia.

Su questa base si propone di suddividere il territorio del PLT in tre tipologie di porto:

- **Commerciale** - adibito al traffico di contenitori, Ro-Ro, merci varie, merci rinfuse solide e liquide, merci refrigerate, passeggeri, animali vivi ecc.;
- **Industriale** - adibito al settore economico secondario ovvero: stoccaggio, immagazzinaggio, ispezione, smistamento, imballaggio e reimballaggio, trasformazione ed elaborazione di merce, e attività manifatturiere ed industriali in genere;
- **Emporiale (solo Porto Vecchio)** – adibito al settore economico terziario suddiviso in 2 categorie ovvero:
Servizi **non destinati** alla vendita come: Amministrazioni pubbliche per il mantenimento del PLT e Organizzazioni Internazionali impegnate nello sviluppo, economico-commerciale, socio-culturale, della sicurezza, della giustizia, dei diritti umani, dell'ambiente eccetera, d'interesse pubblico e globale.
Servizi **destinati** alla vendita come: Commercio di prodotti elaborati, alberghi, turismo, pubblici servizi privati, cultura, artigianato, arte, comunicazioni, credito, assicurazioni, consulenze, servizi per l'impresa, eccetera, d'interesse privato, con particolare accento alla multiculturalità.

Descrizione del porto:

Il porto di Trieste è il porto più importante del mare Mediterraneo in quanto situato geograficamente in una posizione strategica per tutta l'area dell'Europa Centrale e del bacino Mediterraneo per un utenza di ca. 430 milioni di abitanti.

Il porto sin dal 1954 non è stato gestito come previsto dalla legge tutt'ora vigente e negli ultimi 58 anni le sue infrastrutture non sono state sviluppate dall'amministrazione provvisoria italiana in quanto l'Italia non ha nessuna sovranità politica e territoriale.

Il PLT serve principalmente agli stati del centro Europa che non hanno sbocco sul mare. Inoltre, grazie ai suoi fondali marini sulle banchine serve per lo smistamento di merci da e per tutti i continenti e per l'intera area del Mediterraneo compreso il Mar Nero.



La superficie totale del porto è attualmente ca. 2.3 milioni m2 sottosviluppati o in totale stato d'abbandono che dovrebbero estendersi fino a ca. 5 milioni m2 (di cui ca. 680.000 m2 sono del Porto Vecchio previsto per essere adibito a porto emporiale ovvero cittadella delle Nazioni Unite). I fondali sulle banchine adibite a terminali per contenitori superano i 17 metri di profondità e quindi possono accogliere navi portacontainer (Suezmax) con la capacità di poter trasportare 13.000 contenitori standard (TEU), questo significa che il PLT deve essere sviluppato per poter smaltire almeno 10 volte il traffico commerciale dell'attuale porto (da ca. 400.000 TEU di oggi a minimo 4 milioni TEU). Per esempio una nave porta contenitori proveniente dall'Estremo Oriente con merce destinata all'Austria (Trieste-Vienna ca. 480 chilometri) oggi circumnaviga l'Europa per scaricare nel porto di Amburgo (Amburgo-Vienna ca. 980 chilometri) allungando il suo percorso di ca. 3.000 miglia nautiche (5.556 chilometri) e 7 a 10 giorni di navigazione con il conseguente aumento dei costi di gestione nave, di consumo di carburante e inquinamento.

Il porto ha anche statutariamente la possibilità di adibire delle zone per lo stoccaggio, imballaggio e reimballaggio, lavorazione di materia prima e attività manifatturiere ed industriali in genere. Tutte queste attività possono essere svolte in regime offshore e quindi a prezzi competitivi in quanto esenti da qualsiasi tassazione.

Per quanto riguarda l'utilizzo del Porto Vecchio da adibire a porto emporiale si deve prendere in considerazione il fattore storico, in quanto l'extraterritorialità del porto di Trieste nasce nel 1719 su patente emessa dall'Imperatore Carlo VI d'Asburgo. Il semplice fatto di garantire la sicurezza al porto di Trieste, senza pretendere tasse o dazi, ha incrementato all'epoca in maniera vertiginosa i commerci di tutti gli Stati inglobati nell'Impero a beneficio economico-commerciale e socio-culturale di tutti i popoli dell'area centro europea, mediterranea nonché del mondo. Questo è un esempio da seguire anche oggi per rivitalizzare la situazione di ristagno del mercato europeo e globale causato dall'attuale crisi economica. Inoltre, oggi il Porto Vecchio (ca. 680.000m2) è rimasto isolato dal porto commerciale per motivi inerenti all'espansione della città di Trieste con la conseguenza che non è più logisticamente utilizzabile per lo scarico e carico di merci. A questo si aggiunge che il Porto Vecchio è stato edificato con suggestivi edifici in stile ottocentesco che potrebbero essere ideali per alloggiare sedi di organizzazioni Internazionali, incluso l'ICFPT e attività del settore terziario. In pratica, il Porto Vecchio potrebbe divenire la prima cittadella delle Nazioni Unite.

Capitolo X

BREVE INTRODUZIONE STORICA

La storia del porto di Trieste ha inizio il 18 marzo 1719 a seguito dell'emanazione della Patente di Porto Libero (Franco) da parte dell'allora Imperatore Carlo VI d'Asburgo. Il 27 aprile 1769 Trieste fu dichiarata dall'Imperatrice Maria Teresa "libera città marittima / *Freie Hafenstadt Triest*" e la libertà doganale del Porto Libero (Franco) venne estesa a tutta la città.

Da quel momento il porto cominciò ad occupare un posto sempre più di rilievo nel crocevia tra i trasporti marittimi e via terra che sfruttavano il corridoio del Mare Adriatico verso l'Impero Asburgico. Nella seconda metà del XIX secolo l'Imperial Regia Privilegiata Società delle Ferrovie Meridionali/ *Kaiserlich Königlich Privilegierte Südbahngesellschaft* nota storicamente come Südbahn completò il collegamento ferroviario tra Trieste e Vienna. Sempre in questo periodo avveniva il completamento dei nuovi magazzini portuali detti "*Lagerhaeuser*" siti nell'odierno Porto Vecchio che si trovano oggi in totale stato d'abbandono.

L'inaugurazione del Canale di Suez nel 1869 pose il porto di Trieste nella prospettiva necessaria di un ulteriore ampliamento che si concluse verso la metà degli anni '20. conosciuto come Porto Nuovo. Con l'annessione di Trieste all'Italia in seguito alla prima guerra mondiale e durante tutto il periodo dell'era fascista, il porto mantenne lo status di extraterritorialità, ma venne fortemente penalizzato a favore dei porti italiani.

Alla fine del secondo conflitto mondiale che vide l'Italia sconfitta, le potenze vincitrici stabilirono con il Trattato di Pace con l'Italia, firmato e ratificato nel 1947, che **il porto di**



Trieste sarà da quel momento in poi considerato ed amministrato in regime di extraterritorialità con un apposito “Strumento del Porto Libero di Trieste” come un territorio neutrale, garantito legalmente dalla Commissione Internazionale del PLT e dal Consiglio di Sicurezza dell’ONU similmente ad altre zone del mondo utili per la collettività internazionale come il Canale di Suez, lo Stretto di Gibilterra, il Canale di Panama ecc..

Il Porto Libero di Trieste ha di fatto uno Status Giuridico di neutralità territoriale con validità eterna.

Capitolo XI

IL FUTURO PORTO LIBERO di TRIESTE

Generale:

Il PLT dal punto di vista economico è una risorsa eccezionale per investitori, che questi siano stati oppure privati, in quanto i depositi del Fondo Comune del “Programma Recupero del PLT” sono garantiti, amministrati e controllati da un’organizzazione internazionale (ICFPT) ovvero da rappresentanti di più Stati. Il fondo comune sarà fiscalmente custodito in territorio internazionale e neutrale per tutte le nazioni del mondo (off-shore) e sarà utilizzato per finanziare opere infrastrutturali non solo nel territorio del PLT, bensì anche per finanziare opere nel TLT e negli stati che generano traffico per e dal PLT. Questo significa che in un momento di ristagno del mercato globale il fondo comune re-immetterà capitali nelle nazioni che necessitano di infrastrutture. Per esempio, se il PLT genererà 10 volte il traffico attuale è logico che gli stati confinanti come anche tutti gli altri stati dell’Europa centrale dovranno adeguare il loro sistema ferroviario e stradale in relazione al considerevole aumento dei traffici. Il fondo comune dovrà finanziare e controllare l’esecuzione delle opere fino al rientro del finanziamento, sia nel PLT, nel TLT e negli stati interessati.

Infrastrutture per il fabbisogno energetico del PLT:

Il PLT dovrà essere costruito come un porto all’avanguardia non solo per quanto riguarda le infrastrutture portuali ma anche per quanto riguarda il fabbisogno energetico che potrà essere risolto eliminando quanto più possibile l’utilizzo di fonti energetiche fossili (carbone, petrolio, gas, nucleare), sostituendole con fonti energetiche rinnovabili (eolico, solare, termico “rifiuti”, idrico). A questo proposito si propone di dotare i tetti di tutti gli edifici con pannelli fotovoltaici, le dighe foranee con turbine eoliche incluso una centrale di energia cinetica per sfruttare il moto ondoso, nonché sfruttare la centrale termica (inceneritore) a pieno ritmo. Grazie ad una ventosità quasi permanente in una zona specifica del Golfo di Trieste in acque territoriali del TLT si potrebbe eventualmente costruire un Parco Eolico marino.

Infrastrutture esistenti che saranno inglobate nel PLT:

Quando si parla della Nazione Internazionale di Trieste (TLT/PLT) si intende il territorio che si estende dalle foci del fiume Timavo (Devin/Duino, TLT zona d’amministrazione provvisoria A) alle foci del fiume Quieto (Cittanova/Novigrad, TLT zona d’amministrazione provvisoria B), quindi comprende anche il Porto di Capodistria che sarà di conseguenza inglobato nel PLT.

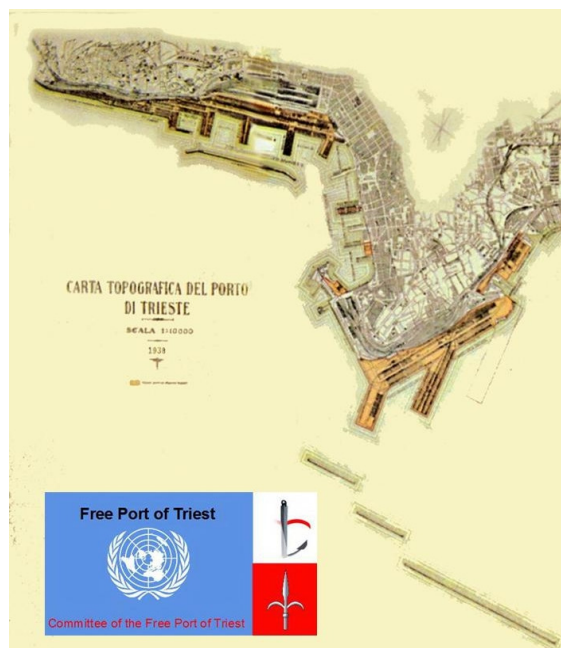
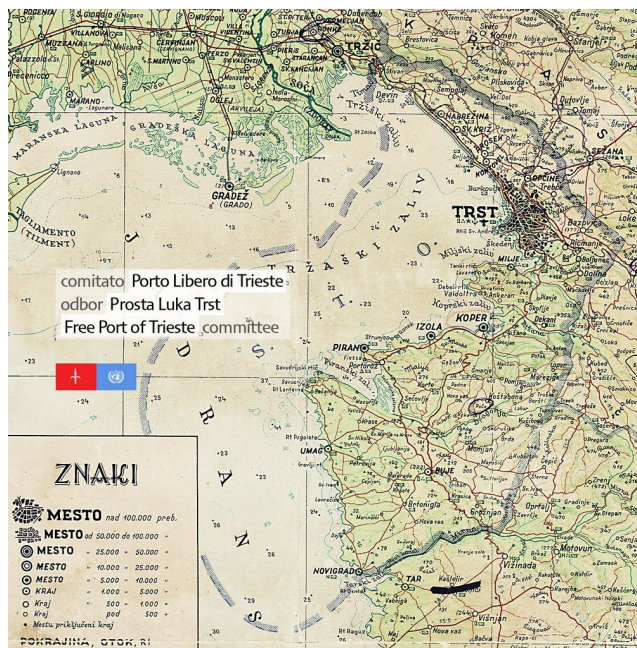
Infrastrutture che devono essere costruite nel TLT ma saranno amministrate dal PLT:

Con lo sviluppo del PLT come Porto marittimo dell’ONU si suppone che la Nazione Internazionale di Trieste avrà un incremento demografico e quindi necessiterà di un aeroporto internazionale che sarà situato probabilmente tra Plovanja e Umago (attuale zona B del TLT).

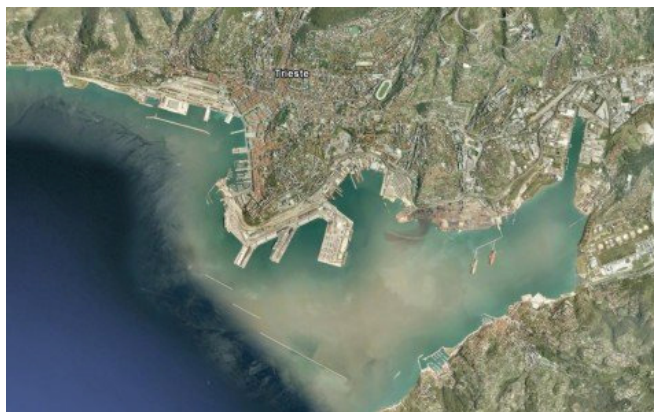
Sezione 1

MAPPE

Mappa dei confini territoriali e marittimi del TLT (a sinistra), e confini del territorio internazionale (extraterritoriale) del PLT (a destra) come stabilito dal Trattato di Pace con l’Italia 1947



Posizione geografica del porto

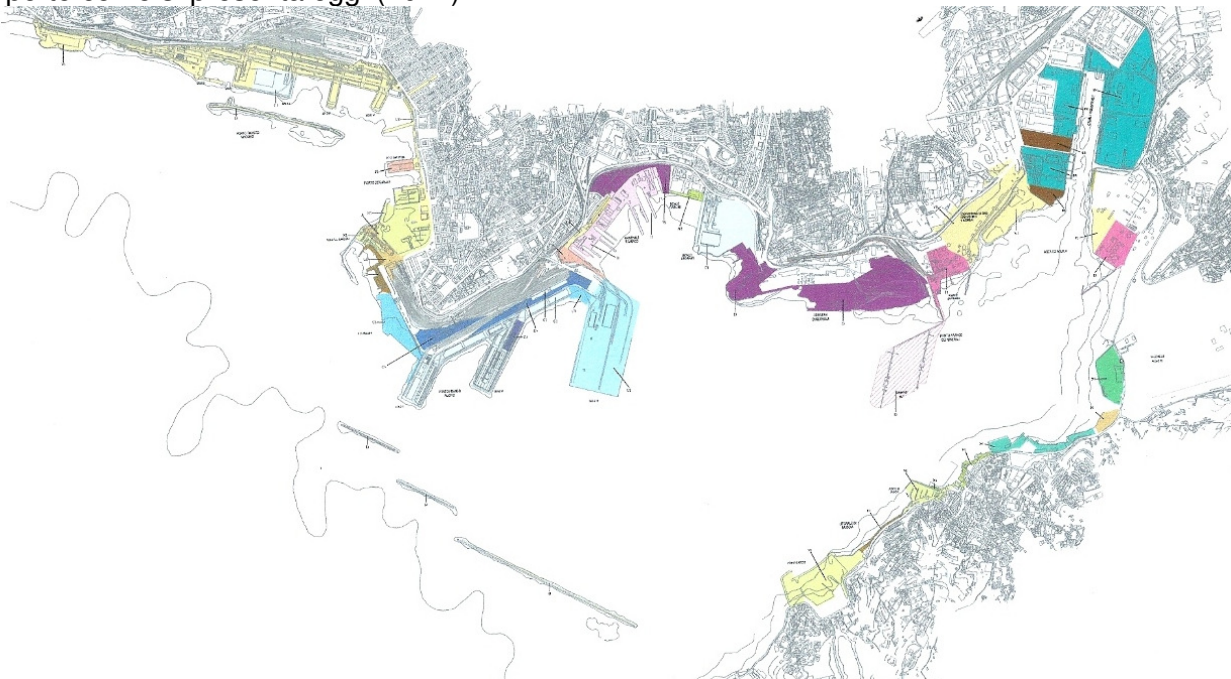


Collegamenti ferroviari con l'Europa centrale

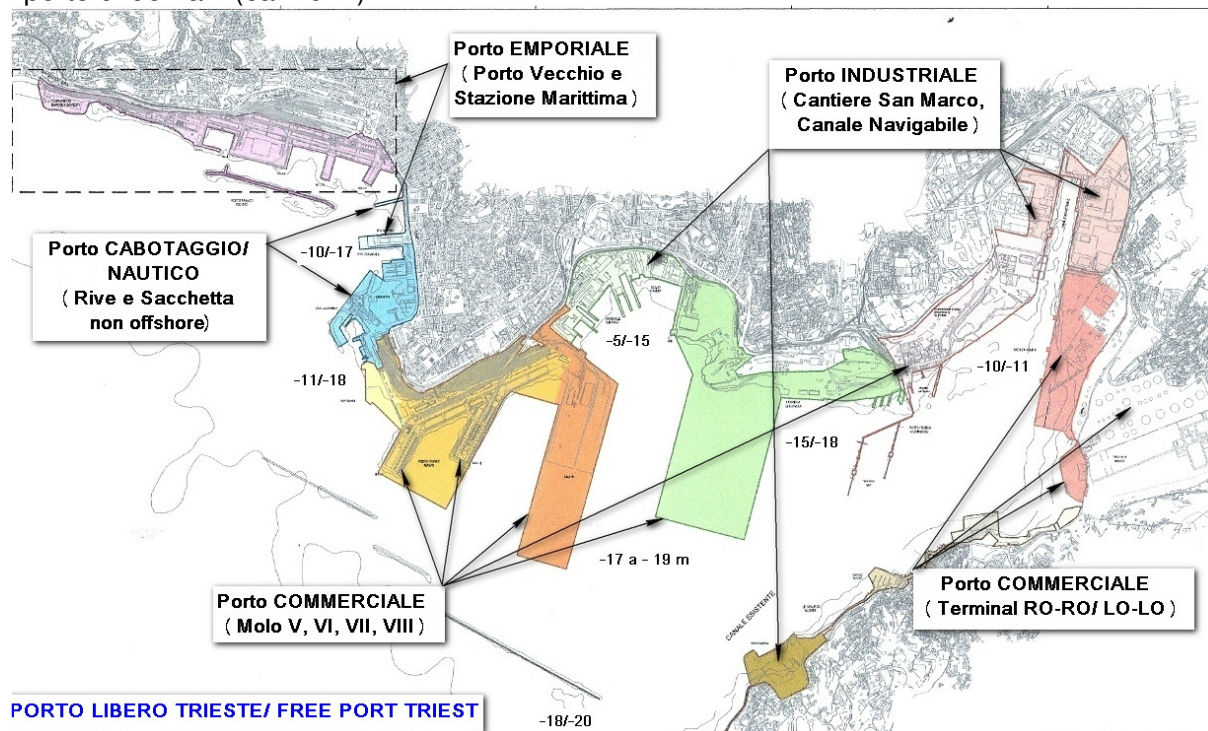




Il porto come si presenta oggi (2012)



Il porto di domani (ca. 2022)

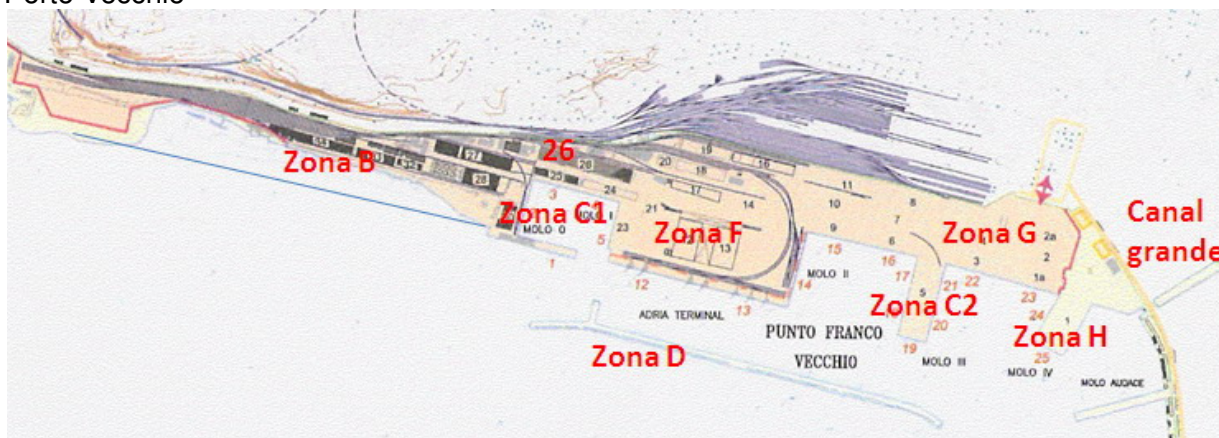


Qui di seguito viene descritto come potrebbe diventare il futuro PLT, tuttavia si sottolinea che questa è un'idea della Presidenza del Comitato PLT/ICFPT e quindi può essere considerata solamente come linea guida. Sarà compito del Direttore del PLT presentare il Piano Regolatore del Porto definitivo al Comitato PLT/ICFPT che, dopo aver apportato i propri accorgimenti, lo approverà.



Sezione 2
PORTO VECCHIO (Porto EMPORIALE)
zona in regime internazionale (offshore)

Porto Vecchio



Magazzini del fine 800 da restaurare



Il Magazzino 26 sarà la sede del ComitatoPLT/ICFPT (unico edificio restaurato nel Porto Vecchio)





Magazzino 26 interno



Il Porto Vecchio diventerà la prima cittadella delle Nazioni Unite con uso di destinazione emporiale per il settore economico terziario, quindi potrebbe essere immaginato come di seguito:

- Tutte le persone (addette o di passaggio) che accederanno nell'area extraterritoriale del Porto Vecchio sia dal mare, sia da terra o cielo, saranno registrate dalle Autorità di Sicurezza del PLT e otterranno con effetto immediato un tesserino elettronico d'identificazione personale che dovranno essere convalidati negli appositi macchinari ogni qualvolta che accedono o escono dal territorio extraterritoriale, persone non registrate o trovate senza tesserino in qualsiasi area sotto giurisdizione del PLT saranno considerate clandestine e verranno consegnate alle Autorità di competenza del TLT. Per la facilitazione burocratica il tesserino d'identificazione personale potrà essere richiesto anche online e sarà consegnato dalle Autorità di Sicurezza del PLT al primo ingresso nel PLT. La validità del tesserino d'identificazione personale sarà a tempo determinato conforme le regolamentazioni stabilite dalla Direzione del PLT.
- Tutta l'area del Porto Vecchio sarà restaurata in stile del fine 800. Gli edifici che sono destinati alla demolizione possono essere sostituiti da altri conservandone lo stesso stile o in stile austro-ungarico.
- Nell'intera area sarà vietata la circolazione di auto e motoveicoli (escluso fornitori, taxi e servizi di pubblica sicurezza e utilità).
- Tutta l'area sarà dotata da servizi pubblici come, Heliporto, infermeria, stazione per la pubblica sicurezza informatizzata con video sorveglianza, stazione per i vigili del fuoco, ufficio postale e di telecomunicazioni, asili per bambini con parchi giochi per il pubblico in transito, turistico come anche per i dipendenti impiegati nella cittadella ecc..
- L'accesso principale rimarrà quello attuale e l'accesso secondario sarà posto in Viale Miramare all'altezza dell'incrocio per Barcola.
- Lo spostamento all'interno dell'area sarà garantita da 2 linee di tram elettrici pubblici, anche questi in stile Austro Ungarico di fine '800, che faranno capolinea all'ingresso principale. Una linea sarà estesa fino al terrapieno di Barcola e l'altra farà capolinea nella zona C1 lato Miramare.
- Il molo IV, Zona H sarà la stazione marittima per navi passeggeri di linea con destinazione internazionale a breve raggio da e per porti nel mare adriatico.
- Le palazzine 2 e 2/a, Zona G saranno utilizzate come parcheggio silos per auto.
- Gli edifici che si affacciano sulla strada lato ferrovia saranno utilizzati come uffici per banche, assicurazioni, società armatrici, trader, spedizionieri, redazione del giornale del PLT, sede e studi radiotelevisivi del PLT ecc..
- Gli edifici che si affacciano sulla strada centrale saranno utilizzati per negozi vari, bar, ristoranti, attività di intrattenimento vari, un ostello per la gioventù, una fiera



permanente ecc..

- Gli edifici che si affacciano sulla strada centrale lato mare saranno utilizzati per botteghe artistiche artigianali, boutique, bar, ristoranti, attività d'intrattenimento vari, teatro, cinema, musei ecc..
- Gli edifici che si affacciano sul mare saranno utilizzati come alberghi di lusso.
- La palazzina n° 26, ospiterà la Direzione del PLT e la Commissione Internazionale del PLT (ICFPT).
- L'antica centrale Idrodinamica sarà adibita a polo museale.
- Gli edifici adiacenti alla centrale che sono stati edificati al di fuori del progetto originale nell'era fascista e italiana saranno demoliti ed al loro posto saranno edificati nuovi edifici in stile austro-ungarico del '800. Questi edifici saranno adibiti al insediamento dell'International Maritime Organization (IMO), società classificatrici internazionali (per es. IACS), un tribunale internazionale per controversie del settore marittimo, ecc..
- Il grande piazzale nella zona F, che é di dimensioni pari a 10 volte Piazza Grande (Unità) di Trieste, sarà adibito a giardino pubblico con ampio spazio aperto per ospitare concerti e manifestazioni culturali di rilievo. Nella piazza sarà costruito il simbolo della rinascita del PLT, un manufatto artistico e imponente, che sarà una grande fontana alimentata da quattro draghi esterni simboleggianti i quattro elementi e una figura centrale che raffigurerà il quinto elemento che definisce lo spirito del PLT nel mondo.
- La banchina esterna sul lato diga della zona F sarà utilizzata come ormeggio per velieri o navi da crociera di piccole dimensioni (lft. < 100m).
- Il bacino C2 sarà destinato a marina per megayacht (lft. > 30m), con ormeggio fisso ed il molo 3 lato città come banchina per ormeggio temporaneo;
- Il bacino C1 sarà destinato a marina per yacht da 15-30m;
- Tutto il tratto di costa della zona B sarà adibita a spiaggia pubblica e sul lato dove ci sono i binari si prevede una grande piscina pubblica, aperta d'estate e coperta e riscaldata d'inverno;
- La zona del terrapieno di Barcola sarà adibita a villaggio turistico, costruito come un tipico villaggio di pescatori di stile carsico, come ad esempio S.Croce.

La stazione marittima per navi passeggeri di linea (zona H), la banchina per velieri e navi da crociera piccole (zona F), i marinas per yacht privati (zona C1 e C2), il tratto di costa (zona B) e tutte le strade, piazze, edifici di pubblica amministrazione e mezzi pubblici saranno gestiti dalla Direzione del PLT, tutti gli altri spazi saranno dati in concessione o affitto a privati.



Sezione 3
RIVE e SACCHETTA (Porto CABOTAGGIO/ NAUTICO)
zone in regime internazionale (offshore)



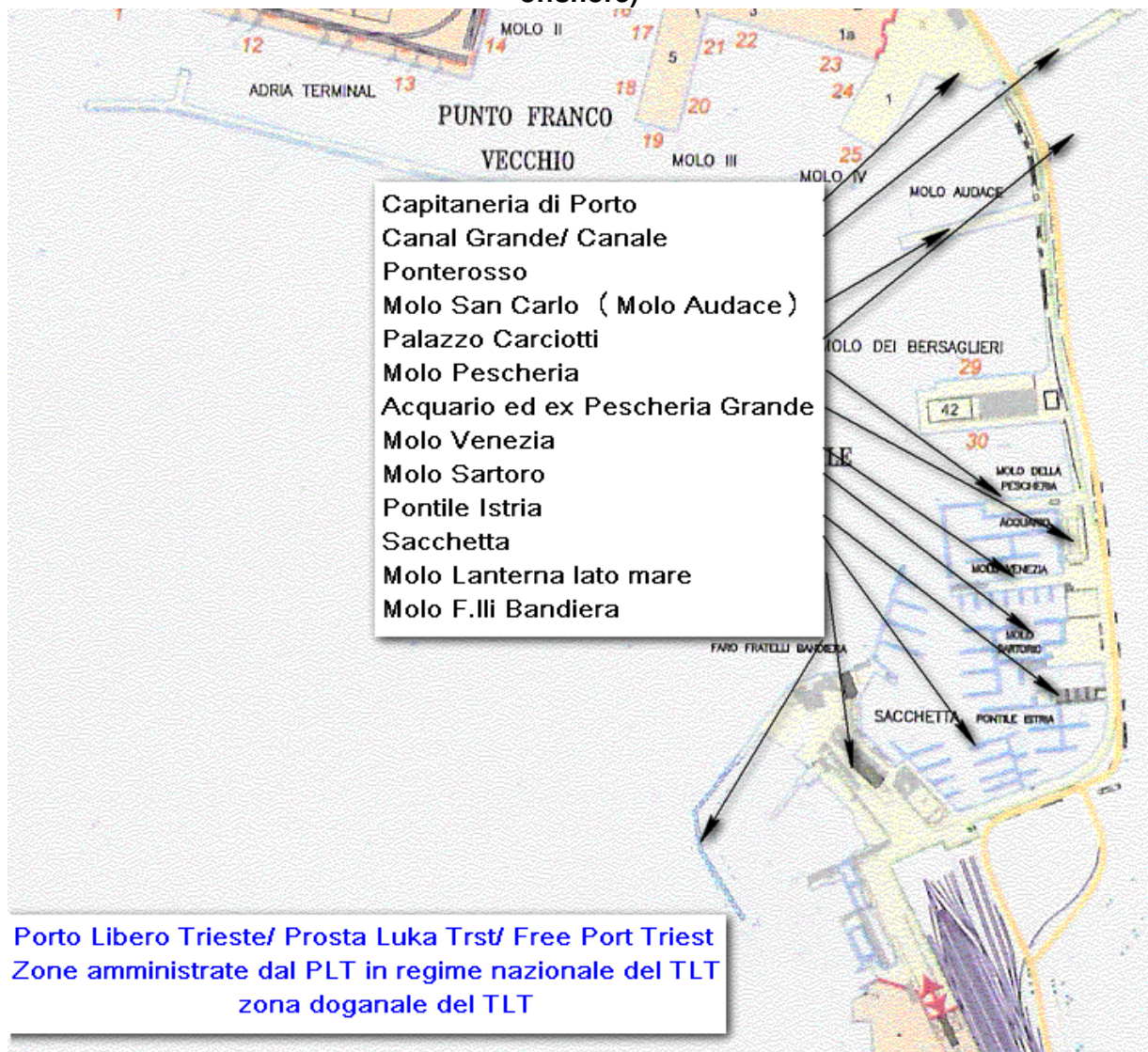
Come previsto dallo Strumento del PLT le zone extraterritoriali così com'erano nel 1939 potranno essere solamente estese, quindi non ridotte o spostate. Questo implica che la Stazione Marittima, il Magazzino Vini e il Molo Lanterna, quest'ultimo solo lato verso il città, rimarranno zone internazionali e quindi in regime offshore:

- Il Molo Bersaglieri sarà adibito all'ormeggio di navi da crociera. Il pianoterra della Stazione Marittima sarà adibito a terminal passeggeri ed il primo piano rimane centro convegni e congressi.
- L'ex Magazzino Vini potrebbe essere usato come punto d'informazione turistica e come una fiera permanente per l'esposizione di vini del TLT e di tutto il mondo.
- Gli edifici del molo Lanterna lato città (attualmente caserma della Guardia di Finanza italiana) saranno adibiti a Quartier Generale della Pubblica Sicurezza del PLT.

Salvo il Molo Bersaglieri e Terminal Passeggeri (piano terra della Stazione Marittima) ed il Molo Lanterna lato città (edifici adibiti a Quartier Generale della Pubblica Sicurezza del PLT), tutti gli altri spazi saranno dati in concessione o affitto a privati.



Sezione 4
RIVE e SACCHETTA (Porto CABOTAGGIO/ NAUTICO)
 zone amministrate dal PLT in regime doganale del TLT (**NON offshore**)



Tutte le rive del porto di Trieste saranno sotto l'amministrazione della Direzione del PLT, ma saranno zone doganali del TLT e quindi non considerate offshore:

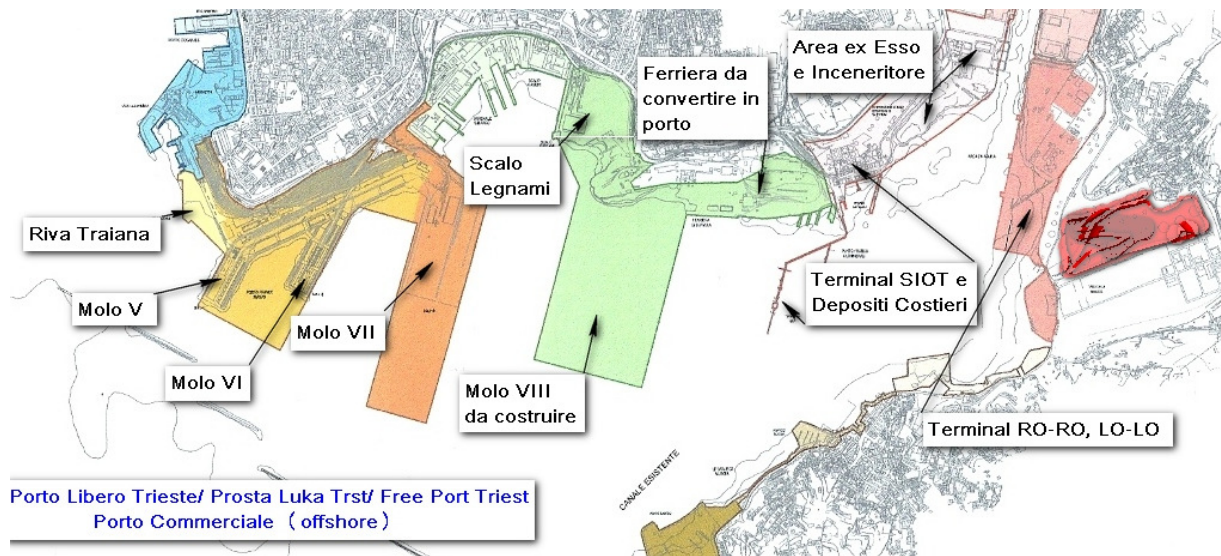
- L'edificio del attuale Capitaneria di Porto di Trieste italiana (ex idro scalo) sarà la Capitaneria del PLT responsabile per tutta la costa del TLT;
- Tra l'imboccatura e nel Canal Grande (Canale di Ponte Rosso) esteso fino al Molo San Carlo (Molo Audace) troveranno spazio di ormeggio navi d'epoca che faranno riferimento al Museo Marittimo di Trieste sito in Palazzo Carciotti;
- Il Molo Pescheria sarà adibito a stazione marittima per navi passeggeri di collegamento di cabotaggio nazionale ovvero entro il territorio del TLT (es. Muggia, Duino/ Sistiana, Capodistria, Pirano/Portorose, Umago, Cittanova);
- L'attuale Acquario sarà ampliato nell'ex Pescheria Grande (oggi chiamato Palazzo degli Incanti);
- Tutta la Sacchetta incluso Molo Venezia, Molo Sartorio e Pontile Istria rimangono zona ormeggio della nautica diportista;



- Il Molo Lanterna e Molo Maria Teresa (oggi Molo Fratelli Bandiera) lato mare diventeranno una Marina per Megayacht con annesso Resort Turistico;
- Il bagno Lanterna (Pedocin) e Ausonia rimangono bagni pubblici cittadini.

Tutta l'area, salvo le zone di pubblica utilità, sarà data in concessione o in affitto a gestori privati.

Sezione 5
PORTO COMMERCIALE
 zona in regime internazionale (offshore)



Tutto il Porto Commerciale sarà amministrato dalla Direzione del PLT e in regime offshore:

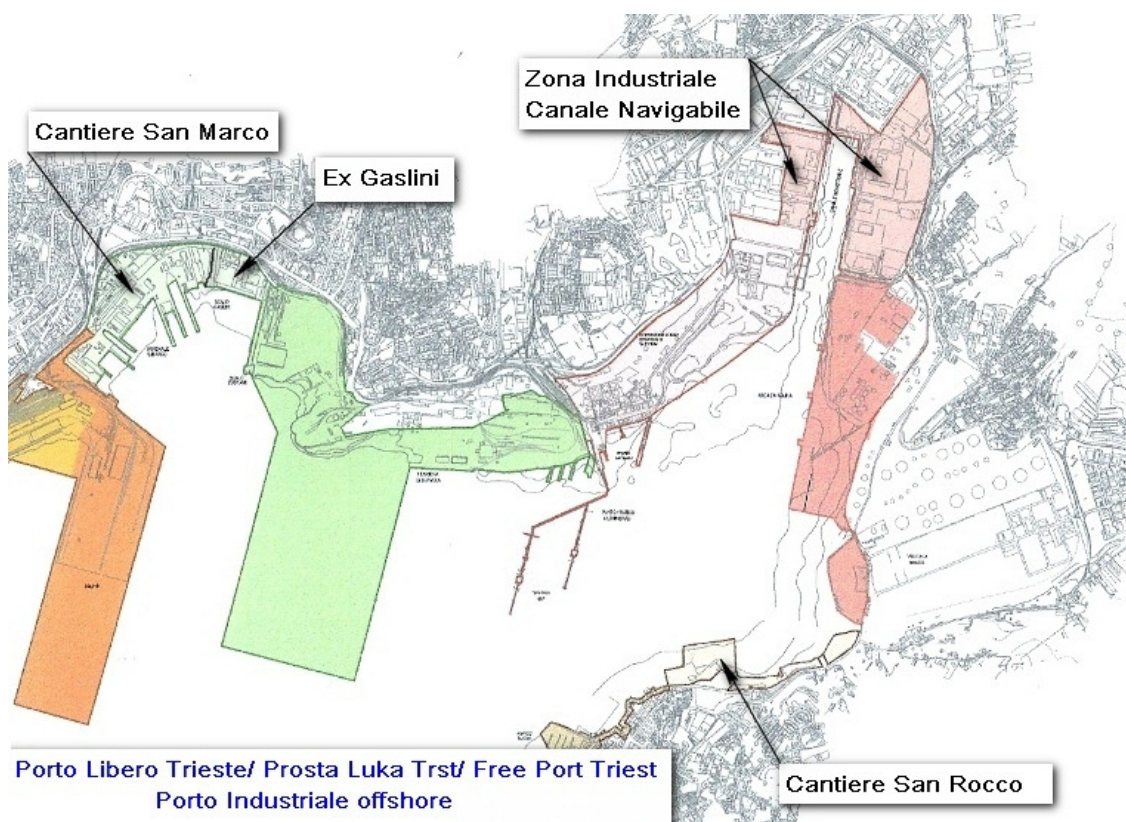
- La Riva Traiana (Porto Nuovo) diverrà il Terminal per traghetti RO-PAX (automezzi e passeggeri) con destinazione internazionale;
- Il Molo V e VI (Porto Nuovo) saranno adibiti allo scarico di Merci Varie e Merci Refrigerate;
- Il Molo VII sarà ampliato e rimarrà scalo contenitori;
- Lo Scalo Legnami rimarrà zona adibita allo scarico/carico e stoccaggio di legnami;
- Il Molo VIII (che dovrà essere costruito nuovo) sarà adibito a carico/scarico di contenitori e merci varie;
- L'attuale Ferriera sarà demolita e convertita in porto per lo scarico e carico di merci varie solide e rinfuse;
- Il terminal SIOT ed il terminal dei Depositi Costieri dovrà essere spostato per motivi di sicurezza su una piattaforma situata nel Golfo di Trieste (fuori dalle dighe foranee) che sarà collegata con tubi sottomarini con gli impianti di stoccaggio a terra;
- I depositi costieri (cisterne) rimarranno dove si trovano e saranno utilizzati con precedenza per lo stoccaggio di carburanti (benzina, diesel pesante, diesel leggero e gas) destinati all'uso per il PLT e TLT ed inoltre per altri liquidi e gas di uso industriale. Per motivi di sicurezza, ecologia e accessibilità al porto, nelle acque territoriali e nelle zone attigue del TLT non saranno permessi impianti per la rigassificazione di GNL e impianti per la produzione di energia nucleare;
- L'area ex Esso sarà bonificata e convertita in zona portuale commerciale mista industriale incluso animali vivi (scarico e carico merci varie, stoccaggio e lavorazione della stessa). Nell'area troveranno spazio gli ormeggi fissi per i servizi portuali marittimi



- (Rimorchiatori, Piloti, Crewboat, ed imbarcazioni addette alla pulizia del mare);
- L'inceneritore rimarrà dove si trova e farà parte del network energetico del PLT. L'area adiacente (oggi in concessione alla Calcestruzzi Srl) rimane zona di stoccaggio e riciclaggio di materiale edile residuo inerte;
- Il terminal RO-RO e LO-LO sarà costruito nell'area della ex raffineria Aquila;

Tutte le operazioni di scarico e carico merci di navi incluso le attrezzature per questi servizi, il deposito costiero e ciò che farà parte del network energetico, sarà gestito dal PLT, tutte le altre aree destinate al magazzinaggio, stoccaggio, servizi marittimi ecc. saranno date in concessione a privati.

Sezione 6
PORTO INDUSTRIALE
 zona in regime internazionale (offshore)



Tutto il Porto Industriale sarà sotto amministrazione della Direzione del PLT e in regime offshore:

- Il Cantiere San Marco sarà utilizzato per la costruzione e riparazione di navi;
- La zona ex Gaslini rimarrà il mercato ittico;
- La zona industriale del Canale Navigabile sarà adibita al settore economico secondario ovvero lo stoccaggio e la lavorazione di merci (caffè, cemento ecc.) e attività manifatturiere (settore nautico ecc.);
- Il Cantiere San Rocco rimarrà cantiere di costruzione e riparazione di imbarcazioni da diporto.

Tutte le aree saranno date in concessione o affitto a privati.



Sezione 7
RETROPORTO

zona in regime internazionale (offshore)

Tutto il retroporto sarà sotto l'amministrazione della Direzione del PLT e in regime offshore:

L'Autoporto di Ferneti, che si trova sul confine con la Slovenia sarà inglobato nel PLT. Attualmente offre 130.000 m2 di piazzali e 24.000 m2 di magazzini coperti con la possibilità di stoccaggio di contenitori e merci varie per decongestionare il porto commerciale.

Tutte le aree saranno date in concessione o affitto a privati.

In nome e per conto della Presidenza del Comitato PLT/ICFPT

Marcus Donato
(presidente)

Comitato Porto Libero di Trieste

 [Http://www.portoliberotrieste.org](http://www.portoliberotrieste.org)
[Http://www.prostalukatrst.org](http://www.prostalukatrst.org)
[Http://www.triestfreeport.org](http://www.triestfreeport.org)

Comitato PLT c/o Helmpoject di Marcus Donato
Casella Postale **2013/a** 34151 Trieste / Italy
Phone (ITA) +39-366-2643359
Phone (SLO) +386-641-881495

comitatoplt@gmail.com

