

restre per la quale la merce deve transitare per istradarsi in un altro Stato. Se il porto espleta una funzione di commercio di transito bisogna fare in modo da sviluppare questa sua funzione evitando d'intralciarla con formalità doganali complicate che gravano, sia come durata dell'operazione che come spesa.

Oltre alla funzione di transito il porto, come abbiamo visto, può avere la funzione di mercato internazionale per cui le merci molte volte bisogna che sostino nel porto anche per essere riesportate ed in tal caso se sulla merce gravassero dei diritti doganali, dipendenti dal regime protezionista dello Stato, dove si trova il porto con funzione di mercato internazionale, l'attività e la prosperità di questo verrebbe a mancare. Inoltre può darsi che in un porto a funzione industriale, occorre importare delle materie prime non esistenti nello Stato, le quali, una volta trattate, vengono poi riesportate o introdotte nel paese. In tal caso, l'esistenza di diritti doganali, potrebbe rendere più conveniente di importare direttamente il prodotto finito, e pagare la dogana su questo, togliendo così al porto questa vitale funzione industriale.

Per queste ragioni esistono i cosiddetti *Punti franchi* che sono delle località che godono il vantaggio di poter ricevere merci estere dal mare le quali, giunte in porto possono essere trattenute in apposite località del porto per essere riesportate, introdotte nello Stato quando sarà creduto conveniente, o trattate industrialmente.

In altri termini si tratta di località che, agli effetti doganali, possono essere ritenute come poste fuori dello Stato e come tali godono del regime libero, anzichè sottostare al regime protettivo dello Stato. Il