

**Camera dei Deputati
IX Commissione**

**AUDIZIONE informale di rappresentanti dell'Autorità di sistema portuale del
Mare Adriatico orientale sulle prospettive del sistema portuale e sulle
relazioni commerciali con la Cina**

Zeno D'Agostino

Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale

Roma, 17 aprile 2019

Contenuti essenziali

PREMESSE

A premessa delle informazioni sulle attività collegate ai rapporti commerciali con la Cina e in particolare all'Accordo di Cooperazione firmato a Roma il 23 marzo 2019, il quadro generale attuale e delle prospettive di sviluppo nell'ambito del sistema portuale del mare adriatico orientale (e segnatamente nel porto di Trieste) è riassumibile nei seguenti punti essenziali.

- a) Il porto di Trieste nel 2018 è stato il primo porto italiano per movimentazione assoluta e per movimentazione ferroviaria.

Nella tabella ufficiale (in inglese in quanto redatta secondo lo standard ESPO) si osservano le dinamiche recenti dei diversi segmenti di traffico e del traffico ferroviario.

**Statistics 2017/2018
Port of Trieste**

January / December	2017	2018	% change
Total tonnage	61,947,454	62,676,502	+1.18%
Liquid bulk	43,750,555	43,234,735	-1.18%
Dry bulk	1,639,595	1,665,508	+1.58%
General cargo	16,557,304	17,776,259	+7.36%
Number of vehicles (semitrailer / private and commercial vehicles)	314,705	309,424	-1.68%
Number of containers / TEUs of which number of full containers / TEUs	616,153 547,579	725,426 658,330	+17.73% +20.23%
Total TEUs* (TEUs, semitrailers, swap bodies)	1,314,950	1,416,104	+7.69%
Total trains (Industrial Port / New Free Port)	8,682	9,732	+12.09%

*Total TEUs are obtained by converting the RO-RO semitrailers and swap bodies traffic into equivalent TEUs and adding them to the maritime TEU traffic

b) Il piano regolatore approvato nel 2016 prevede possibilità di espansione potenziale per quasi 200 ha.



c) Attualmente, la focalizzazione strategica da parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale è sviluppare al meglio le opportunità della ferrovia, per aumentare, a fini di tutela ambientale e ottimizzazione gestionale, la quota del trasporto ferroviario, già attualmente nell'ordine di grandezza del 40% nei flussi di container da/verso l'entroterra. La ferrovia è lo strumento che, più di altri, permette al porto di Trieste di competere con i porti del Nord- Europa per i mercati dell'Europa Centrale e Orientale. Lo scenario di sviluppo sull'orizzonte 2025 prevede la realizzazione di 25.000 treni (contro i circa 10.000 del 2018). In coordinamento e in partnership con RFI, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale ha sviluppato un importante piano di investimenti descritto, per quel che riguarda l'ambito di riferimento del porto di Trieste, dalla seguente tabella.

Piattaforma ferroviaria	Descrizione sintetica dell'intervento	Soggetto/i attuatore/i, allocazione finanziaria (provvisorio)	Numero di binari	Modulo
1) Trieste Campo Marzio (TSCM)	a) Potenziamento dell'ultimo miglio del collegamento ferroviario con la stazione di Trieste Campo Marzio	RFI – 67 milioni	29	Moduli binari 750m
	b) Miglioramento infrastrutturale e tecnologico dei binari di smistamento a servizio del porto	AdSP Mare Adriatico Orientale – 32,4 milioni		
2) Servola – Sc. Legnami	a) Adeguamento e riattivazione del	RFI - 6 milioni	4	Moduli binari 550m

	collegamento (galleria) tra la stazione di Servola e la rete ferroviaria			
	b) Ristrutturazione del collegamento ferroviario fra il nuovo terminal Piattaforma Logistica e la stazione di Servola	RFI/PLT (gestore terminal) - 1,5 milioni stimati	4	Moduli binari 650m
3) Aquilinia	Adeguamento infrastrutturale dei binari che collegano Aquilinia e TSCM	RFI – AdsP Mare Adriatico Orientale costo e finanziamento da definire	20	Moduli binari 750m

L'ACCORDO DI COOPERAZIONE FRA Autorità di Sistema Mare Adriatico Orientale e CCCC

L'accordo firmato il 23 marzo a Roma (Villa Madama) con "China Communication Construction Company (CCCC) definisce gli intenti di fondo per collaborare in varie sfere dello sviluppo e gestione di infrastrutture, in Italia e in altri paesi.

CCCC, impresa di proprietà dello stato cinese, è una delle più grandi imprese mondiali del settore infrastrutture. La scelta di cooperazione con CCCC ha origine nel fatto che CCCC è stata invitata, attraverso l'istituzione governativa cinese "National Development and Reform Commission" (NDRC), a partecipare alle riunioni dell'iniziativa "EU-China Connectivity Platform" dall'Unione Europea¹; iniziativa nell'ambito della quale anche Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale è coinvolta, al livello di "Pilot Expert Group" con il progetto "Trihub", un piano integrato di rinforzo del sistema infrastrutturale ferroviario del Friuli Venezia Giulia al servizio dei flussi intermodali dei porti del Mare Adriatico Orientale, fondamentalmente, per la maggior parte delle opere ricomprese, di competenza di RFI.

L'accordo definisce l'intenzione di valutare opportunità di collaborazione in tre ambiti: Italia, altri paesi europei e, ai fini di equilibrio e reciprocità, nonché di sostegno alle esportazioni italiane, anche in Cina.

Per quel che riguarda il territorio italiano, l'accordo riguarda essenzialmente la possibilità di cooperazione relativamente ad alcune infrastrutture ferroviarie al servizio del rinforzo ferroviario del porto (piattaforme ferroviarie di "Servola" e "Aquilinia") inserite nel progetto "Trihub" e che costituiscono oggi obiettivo di nuova realizzazione ("Servola") o di riqualificazione ("Aquilinia").

Le valutazioni di ogni possibile quadro di cooperazione con CCCC relative al progetto TRIHUB saranno svolte assieme a RFI. RFI è stata tenuta informata nelle fasi che hanno preceduto l'accordo e il coinvolgimento ufficiale di RFI nel percorso di valutazione delle opportunità di cooperazione è esplicitamente indicato come una delle clausole dell'accordo. RFI è già stata invitata ufficialmente a partecipare al percorso di cooperazione.

Oltre all'area giuliana l'Accordo di Cooperazione si focalizza anche su altre aree geografiche, nella prospettiva dell'accrescimento dell'influenza

¹ Ved ad es la nota inviata a NDRC da European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport del 5/11/2018, prot. MOVEb2/AB (2018) ARES 5941039-3.

dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale sia in relazione al retroterra (Europa Centrale) sia nelle relazioni con i mercati marittimi obiettivo (Cina).

L'accordo prevede infatti, di esplorare opportunità di cooperazione in tema di investimenti all'estero, collegati in particolare:

- a) al progetto di CCCC per la costruzione e gestione di un grande terminal intermodale inland a Kosiče (Slovacchia), che rappresenta un punto notevole di interesse per il mercato ferroviario del porto di Trieste, nell'ottica del rinforzo del "fronte portuale mediterraneo" in concorrenza con i porti del Nord Europa;
- b) in Cina, su progetti logistici e più in generale su altre attività aventi per obiettivo la facilitazione del commercio, dei flussi logistici e delle opportunità economiche di interesse dei due paesi anche nella prospettiva della collaborazione sulla logistica.

In riferimento al punto b), a valle della firma, si sta sviluppando un percorso volto a esplorare possibili partnership per promuovere, assieme ad alcuni operatori logistici e delle grande distribuzione in Cina, la realizzazione di una "piattaforma distributiva" situata nell'area di Nanchino, per favorire il flusso cordonato di prodotti italiani, a partire da quelli del settore vinicolo o dell'agro-food.

Tornando ai tratti generali, l'accordo sottolinea esplicitamente che tutte le decisioni e le attività relative all'attuazione, affidamento e implementazione dell'Accordo dovranno essere pienamente conformi alla legislazione nazionale italiana e comunitaria e alle regole in vigore nell'Unione Europea.

L'accordo non prevede alcuna clausola di riservatezza.

Subito dopo l'esecutività dell'Accordo, per sostenere i lavori del "Gruppo di Lavoro Congiunto", all'interno dell'Autorità di Sistema è stato formato ufficialmente un gruppo di lavoro investito di fornire sostegno tecnico e giuridico al percorso di valutazione in merito ai possibili passi della cooperazione.

Il testo dell'accordo di cooperazione (versione italiana), con protocollo generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale del 28.03.2019 N.3485-A è riportato nel seguito:

ACCORDO DI COOPERAZIONE

Fra

**AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO ORIENTALE - PORTI DI TRIESTE E
MONFALCONE**

E

CHINA COMMUNICATIONS CONSTRUCTION COMPANY

Questo Accordo di Cooperazione (l' "Accordo") definisce gli intenti di fondo fra:

- l' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Porti di Trieste e Monfalcone, con il proprio quartier generale a Trieste, in Via K.Von Bruck n.3.
- la China Communications Construction Company, un'impresa strutturata e costituita secondo le norme della Repubblica Popolare Cinese, avente la propria sede principale al N.85 di Via Deshengmenwai, Distretto Xicheng, Pechino, definita nel seguito come CCCC;

con riguardo alla loro cooperazione in varie sfere dello sviluppo e gestione di infrastrutture, in Italia e in altri paesi; ad entrambe, CCCC e Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, si fa riferimento nel seguito come "Parti".

CONSIDERATO CHE:

- il Governo Cinese ha individuato la CCCC fra i soggetti chiave per lo sviluppo della cooperazione fra Cina e UE in tema di infrastrutture e trasporti, invitando la stessa CCCC a partecipare alle sedute della "EU-China Connectivity Platform", nella quale Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale è attivamente e ufficialmente coinvolta, nell'ambito del "Pilot Expert Group on Pilot Projects";
- il comitato Inter-governativo Italia-Cina, in occasione della IX Sessione del Comitato stesso tenutasi il 25 gennaio 2019 a Roma, ha riconosciuto, come elemento meritevole di interesse di ambedue i paesi, il progetto dello snodo ferroviario di Trieste ("Trihub" project) presentato dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e ufficialmente inserito nella EU-China Connectivity Platform, per la sua valenza di opportunità di rinforzo della portualità italiana nei confronti dei potenziali dell'entroterra dell'Europa Centrale e Orientale;

Parte A: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale amministra, promuove e sviluppa i porti del Mare Adriatico Orientale (Trieste, con le proprie zone franche, e il porto di Monfalcone).

Il sistema ferroviario e il trasporto intermodale rappresentano un essenziale vantaggio competitivo per Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale che gestisce, in cooperazione con altri portatori di interesse aventi natura pubblica, lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria all'interno del porto e, attraverso soggetti controllati, nodi ferroviari/intermodali collocati nella regione portuale.

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale coopera, a vari livelli e in conformità al ruolo di promotore e coordinatore che la legislazione portuale attribuisce alle Autorità di Sistema, con tutti i portatori di interesse rilevanti, per supportare lo sviluppo di impianti e servizi ferroviari/intermodali, lungo i percorsi che connettono il porto ai principali mercati dell'entroterra, in Italia e in altri paesi.

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale ha, fra i propri obiettivi, lo sviluppo di collaborazione strutturale – anche mediante imprese controllate da Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale - con terminali intermodali chiave collocati nella propria area di mercato per i servizi ferroviari merci, in particolare nei paesi dell'Europa Centrale e Orientale.

Nella cornice della “Belt and Road Initiative”, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale è fortemente interessata a esplorare opportunità di cooperazione con primarie imprese cinesi detenute, anche in una prospettiva di interesse pubblico, dallo Stato Cinese, com'è CCCC, ed operanti nel settore dello sviluppo e gestione di infrastrutture.

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, nell'ambito della UE-China Connectivity Platform ha presentato il progetto “Trihub” consistente in un piano integrato di rinforzo del sistema infrastrutturale ferroviario nell'area compresa fra Cervignano del Friuli, Villa Opicina e Trieste, sviluppato in collaborazione con il gestore italiano della rete ferroviaria (Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. – RFI).

Parte B: L'impresa CCCC, detenuta dallo Stato Cinese, è una delle più grandi imprese mondiali del settore delle infrastrutture, quotata alle borse di Hong Kong e Shanghai. CCCC è presente in 155 paesi, con un fatturato annuale di gruppo superiore ai 90 miliardi di Dollari USA, dimostrando quindi il possesso di elevato “know-how” nel settore delle infrastrutture di trasporto;

CCCC e le proprie sussidiarie sono impegnate principalmente nell'attività della progettazione, costruzione, finanziamento e gestione di infrastrutture di trasporto, dragaggi, sviluppo urbanistico e di zone industriali, produzione di meccanica pesante.

CCCC è uno dei pionieri leader nell'Iniziativa Belt and Road (BRI), consistente nella realizzazione congiunta della “Silk Road Economic Belt” e della Maritime Silk Road del 21 secolo (Belt and Road Initiative BRI), iniziata dal Presidente Cinese Xi Jinping, nell'ottobre 2013.

Con riguardo all'interesse comune:

- a) a migliorare – attraverso progetti qualificati, investimenti e gestione infrastrutturale di alta qualità - il potenziale ferroviario/intermodale dei porti di Trieste e Monfalcone, in termini di capacità ferroviaria e ampiezza/qualità di servizi intermodali, sia nella regione portuale dell'Adriatico Orientale sia nel retroterra ferroviario merci dell'Europa Centrale e Orientale;
- b) e, più in generale, a incrementare le reciproche opportunità riguardanti attività condotte in collaborazione, in Europa e in Cina.

e che le parti desiderano congiuntamente sviluppare le loro attività di business secondo quanto definito nel presente accordo;

quindi, pertanto, in considerazione dei contenuti sottesi a questo atto,

le Parti concordano quanto segue:

I. Obiettivi di Cooperazione

Le Parti condividono, in particolare, che vi sono grandi opportunità, utili agli interessi comuni di ambedue le parti, per stabilire relazioni cooperative volte a esplorare opportunità di supportare, in collaborazione, lo sviluppo di progetti qualificati, di investimenti e di gestione altamente qualificata di infrastrutture, finalizzata a incrementare il potenziale ferroviario/intermodale dei porti di Trieste e Monfalcone.

Ia. Progetti in Italia

Con riferimento alle infrastrutture ferroviarie localizzate in Italia, nella regione portuale del Mare Adriatico Orientale, le parti richiamano il comune interesse allo sviluppo del Progetto "Trihub" ufficialmente inserito nell'iniziativa "EU/China Connectivity Platform" e, quindi, sono d'accordo nel pianificare passi concreti capaci di velocizzare, in collaborazione con il gestore italiano della rete ferroviaria (Rete Ferroviaria Italiana - RFI), l'implementazione del progetto TRIHUB, focalizzandosi in particolare su quelle componenti (es. stazioni) nelle quali obiettivi pubblici e privati potrebbero convenientemente convergere. Specifica attenzione sarà prestata alle opportunità relative alla pianificata "piattaforma ferroviaria intermodale di Servola" e alla nuova piattaforma ferroviaria intermodale di Aquilinia (quest'ultima inclusa in un'area sotto diretto controllo di Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale), collocate nell'area del porto di Trieste.

Ib. Progetti condivisi nell'Unione Europea

Con riguardo a altre infrastrutture ferroviarie/intermodali collocate nel retroterra portuale, le parti si richiamano al comune interesse allo sviluppo di impianti intermodali ("terminali inland") localizzati in aree chiave del mercato geografico obiettivo dei porti dell'Adriatico Orientale. Considerato che CCCC è coinvolta nello sviluppo di un nuovo impianto intermodale a Kosiče (Slovacchia), e che Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale ha, fra i propri obiettivi, lo sviluppo di forme di collaborazione con importanti terminal intermodali collocati nel retroterra portuale, le Parti desiderano valutare opportunità di sviluppare forme strutturali di cooperazione con riferimento a questo specifico progetto.

Ic. Progetti condivisi in Cina

Inoltre, le Parti sono d'accordo di esplorare e valutare le possibilità di sviluppare forme di cooperazione, anche di natura strutturale, su progetti (ad esempio relativamente a sviluppi immobiliari logistici/industriali) e su altre attività localizzate in Cina, aventi per obiettivo la facilitazione del commercio, dei flussi logistici e, più in generale, le opportunità economiche di interesse dei due paesi, anche nella prospettiva della promozione di dialogo e collaborazione fra sistemi imprenditoriali locali.

II. Perimetro della cooperazione e meccanismo cooperativo.

- (1) Le Parti confermano entrambe di stabilire una cooperazione di lungo periodo e di ampio raggio in tema di sviluppo infrastrutturale. Gli obiettivi di cooperazione specificamente stabiliti sono da considerare come un punto di partenza per eventuali ulteriori attività collaborative nel campo delle infrastrutture di trasporto.
- (2) Le parti si impegnano a creare buone condizioni per la cooperazione, di onorare gli impegni, assicurando l'interesse reciproco.

- (3) Nella prospettiva di implementazione concreta di questo Accordo, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale potrà prendere in considerazione anche le opportunità di collaborazioni attraverso proprie società partecipate, nel rispetto della normativa nazionale italiana e comunitaria.
- (4) Tutte le decisioni e le attività relative all'attuazione, affidamento e implementazione dell'Accordo dovranno essere pienamente conformi alla legislazione nazionale italiana e comunitaria e alle regole in vigore nell'Unione Europea.
- (5) Subito dopo l'esecutività di questo Accordo, un "Gruppo di Lavoro Congiunto" dovrà essere formato per riunirsi regolarmente, valutare e coordinare la cooperazione oggetto di questo Accordo.
- (6) Entro tre mesi dalla firma di questo Accordo, le parti dovranno definire un programma operativo più dettagliato, con una "road-map", finalizzato all'implementazione dell'Accordo. In questo processo, con riferimento agli aspetti relativi al progetto "Trihub", il gestore italiano dell'infrastruttura ferroviaria sarà coinvolto ufficialmente.
- (7) Questo Accordo che costituisce una dichiarazione di intenti dovrà essere interpretato in armonia con il desiderio delle Parti di cooperare e con i principi della correttezza e della fiducia. Qualunque controversia derivante da questo accordo o relativa alla sua interpretazione, dovrà essere risolta attraverso consultazioni amichevoli fra le due Parti.
- (8) Questo Accordo dovrà essere predisposto come documento trilingue in inglese, cinese e italiano e in caso di qualunque discrepanza fra le versioni cinese e italiana, prevarrà la versione inglese. Ambedue le Parti produrranno duplicati (2) rispettivamente, e ogni parte dovrà conservare un (1) originale. Questo accordo assume validità non appena firmato e timbrato.