

**Processo Verbale, del 1° dicembre 1999,
della VI Sessione della Commissione Mista prevista dall'Accordo italo-austriaco
sull'utilizzazione del porto di Trieste, firmato il 4 ottobre 1985**

Il 1° dicembre 1999 si è svolta a Vienna la VI Sessione della Commissione Mista prevista dall'art.7 dell'Accordo italo-austriaco sull'utilizzazione del porto di Trieste, firmato a Trieste il 4 ottobre 1985¹.

La delegazione italiana è stata presieduta dal Ministro Plenipotenziario Vittorio Paolini del Ministero degli Affari Esteri italiano, la delegazione austriaca dal dott. Wolfgang Natich del Ministero Federale degli Affari Economici.

La lista dei membri delle due delegazioni e l'ordine del giorno figurano in allegato.

Sono stati trattati i seguenti argomenti:

1., 3., 5. La delegazione austriaca fa presente che dall'introduzione del mercato unico e della conseguente liberalizzazione esiste una maggiore concorrenzialità fra i porti e che, pertanto, dovranno essere esperite modalità per mantenere i singoli porti attraenti e competitivi, affinché essi possano far fronte con esiti positivi a tale situazione di più sostenuta concorrenzialità.

La delegazione italiana fa notare che la parte più interessante è rappresentata da un rapporto tecnico che illustri le possibilità, capacità e prospettive del porto di Trieste. L'interesse italiano alla riunione è comunque molto grande. Tale interesse dovrà essere provato nella pratica da ambo le parti.

Alla luce di tale concorrenza, attualmente, si mira ad ottenere un potenziamento della cooperazione con la Croazia e la Slovenia. L'obiettivo, comunque, dovrà essere quello di una concorrenza organizzata, vale a dire che ogni porto dovrà intraprendere quanto al meglio esso possa fare. Si dovrebbero, pertanto, avviare anche trattative multilaterali, alle quali partecipino tutti i Paesi che si affacciano sull'Adriatico. Nel 1997 è nata l'idea di una Iniziativa Adriatica che, a causa dei tragici avvenimenti in Kosovo è stata rinviata. Tali iniziative sono finalizzate a tradurre in pratica la volontà politica di attuare una collaborazione tra i porti.

Perché un accordo funzioni è necessario che esista la volontà di tutte le parti interessate. La funzionalità di un porto, però, non dipende soltanto dai servizi offerti, ma anche dal loro utilizzo concreto. In tale contesto, esistono numerose possibilità per conseguire dei miglioramenti. Da parte italiana c'è, comunque, la volontà di tenere in considerazione le esigenze degli operatori austriaci. Anche da parte austriaca vi sono idee concrete in proposito. In particolare, il porto dovrebbe essere utilizzato maggiormente da parte degli austriaci e la Camera di Commercio di Trieste al riguardo potrebbe fungere da punto di riferimento per gli operatori interessati.

La delegazione italiana, inoltre, afferma che tra il porto di Trieste e quello di Capodistria non si auspica soltanto una cooperazione, bensì un'integrazione. È già stato stipulato un apposito accordo preliminare in materia.

L'area di maggiore interesse per il porto di Trieste è rappresentata, oltre che dal Nord Italia, dalla Germania meridionale e dall'Austria. Per servire adeguatamente tale area, è necessario offrire prestazioni valide. A tale scopo, è, però, altrettanto indispensabile un'efficace infrastruttura ferroviaria. L'attuazione dell'art.4 dell'Accordo dovrebbe pertanto essere supportata dall'attuazione della direttiva CEE 91/440². Più precisamente, si propone che i gestori delle infrastrutture ferroviarie italiani e austriaci mettano a disposizione le loro infrastrutture alle condizioni previste da detta direttiva.

Ai fini dell'attuazione dell'art.5 dell'Accordo, dovrà essere predisposto un business plan concreto per un'impresa ferroviaria. Quest'ultima, con riferimento alla direttiva 91/440, dovrà fornire servizi ferroviari nella tratta Monaco-Vienna-Trieste. A tale impresa dovranno partecipare imprese private e in minoranza anche le FS e le ÖBB. L'Autorità portuale di Trieste, con il pieno appoggio del Ministero dei Trasporti e della Navigazione, ha già prospettato agli operatori interessati un'Impresa ferroviaria che operi ai sensi della direttiva 91/440. Oltre ai diritti previsti dalla direttiva 91/440, la delegazione austriaca ricorda che alle imprese ferroviarie europee, qualora sussista la reciprocità, spetta già il diritto di utilizzare l'infrastruttura ferroviaria austriaca. Da parte italiana viene, inoltre, ribadita la necessità di disporre di un hinterland adeguato per il porto. Al riguardo, attualmente, l'Italia sta adottando misure molto concrete per migliorare il livello di accettazione e attrazione del porto.

¹ Si veda la legge 6 marzo 1987 n.110 "Ratifica ed esecuzione dell'accordo fra la Repubblica italiana e la Repubblica d'Austria per la utilizzazione del porto di Trieste firmato a Trieste il 4 ottobre 1985, con scambio di lettere effettuata in pari data".

² Direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie (GUCE n.237 del 24.08.1991).

La delegazione austriaca considera molto positiva la cooperazione tra i porti, soprattutto quando ciò comporta un miglioramento delle prestazioni offerte. Anche le proposte finalizzate a rendere più attraente il porto di Trieste vengono valutate positivamente.

A proposito del porto di Monfalcone, la delegazione italiana riferisce che è auspicabile una fusione con il porto di Trieste. Anche in questo caso, dovrà essere stipulato un accordo preliminare come con Capodistria.

La delegazione austriaca ricorda che gli accordi possono soltanto stabilire delle regole, ma non possono tenere sotto controllo la concorrenza. La decisione di utilizzare un porto da parte degli operatori è legata ai costi e le prestazioni del porto incidono in questo nella misura del 5% dei costi. La decisione dipende dal trasporto terrestre o marittimo verso quel determinato porto. A tale proposito, la direttrice Nord verso Brema-Anversa-Amburgo è più attraente per gli operatori, in quanto la compressione dei prezzi su tale percorso ha avuto come risultato tariffe più basse. Inoltre, sarebbero necessari buoni collegamenti con i mercati d'oltremare negli Stati Uniti e in Estremo Oriente, di rilevante importanza per l'Austria. In tale ottica, la cooperazione tra i porti dell'Alto Adriatico viene accolta molto favorevolmente. L'Austria è interessata e disponibile a sostenere ulteriori misure volte a migliorare la capacità di attrazione del porto di Trieste.

La delegazione italiana sottolinea che la debolezza principale del porto di Trieste risiede in una infrastruttura ferroviaria carente sotto l'aspetto dell'efficienza. Pertanto, la liberalizzazione in questo settore dovrebbe assolutamente progredire. Ciò presuppone anche che lo Stato eserciti una certa pressione sulle ferrovie per sollecitarle in questa direzione.

Per quanto concerne i collegamenti con gli Usa e l'Estremo Oriente, la delegazione italiana fa riferimento all'esistenza di problemi tecnici (dimensioni dei container). Da parte italiana, comunque, si intraprenderanno tutte le misure necessarie, a livello politico e finanziario, per migliorare detti collegamenti.

La delegazione austriaca, in riferimento alla direttiva CEE 91/440, ricorda che in Austria la separazione tra infrastruttura e gestione è già stata attuata. Anche l'auspicata collaborazione tra i porti dell'Alto Adriatico dovrebbe avere delle ripercussioni positive sull'infrastruttura ferroviaria. In definitiva, il mercato è governato dall'offerta e dalla domanda e in tale ambito l'hinterland di un porto è parimenti un elemento di importanza decisiva. Pertanto, anche le ÖBB sono alla ricerca di possibilità di cooperazione con le FS, al fine di rendere più attraente il porto nei confronti degli operatori.

Anche le FS hanno fatto notevoli progressi in termini di liberalizzazione, secondo quanto previsto dalla direttiva CEE 91/440. Da parte delle FS c'è la disponibilità ad analizzare il progetto per un'impresa ferroviaria che serva il porto di Trieste. I contatti con le ÖBB dovranno essere ulteriormente approfonditi. Le FS sono flessibili per quanto concerne la gamma dei servizi da offrire, al fine di rispondere in maniera ottimale alle esigenze dell'economia.

La delegazione italiana fa notare che la diminuita utilizzazione del porto di Trieste è un dato di fatto. Nella realtà, il groschen è "l'imperatore" e un groschen in più o in meno fa decidere in un senso o nell'altro. Se il porto di Trieste, nonostante la vicinanza geografica all'Austria, non viene adeguatamente utilizzato, le ragioni andranno ricercate nei governi o nell'economia. Le cause di ciò non potranno essere attribuite ai governi, dato che da ambo le parti esiste la volontà di promuovere il porto di Trieste. Si dovrebbero, però, adeguare tariffe e servizi alle condizioni del mercato.

La delegazione austriaca affronta ancora una volta il problema delle partite IVA, per effetto del quale i prezzi di carico, in particolare per quanto concerne il legname, ma anche altre merci, risultano superiori del 20 per cento rispetto a Capodistria, rendendo, quindi, Trieste meno attraente per gli operatori. Un ulteriore problema del porto è costituito dai trasporti terrestri, in particolare il divieto di circolazione per i mazzi pesanti e insufficienti rapide possibilità di trasporto via ferrovia. Per avere riscontri positivi, gli operatori economici hanno bisogno di costi più favorevoli e di procedure più rapide.

Le ferrovie vengono esortate a redigere, entro la fine dell'anno, un rapporto scritto relativo alle problematiche sollevate nel corso della riunione e ad illustrare al suo interno le possibili prospettive. Tale proposta viene accolta favorevolmente da ambo le parti.

La delegazione italiana invita a trasmettere un rapporto che rappresenti le difficoltà incontrate dagli operatori austriaci. Tale invito viene, accolto di buon grado da tutti.

La delegazione austriaca affronta anche i problemi degli operatori, sollevati nell'ambito dell'ultima riunione del Comitato di contatto, i quali sino ad oggi non sono stati ancora risolti. Tali problemi costituiscono una valida base ai fini del summenzionato rapporto relativo alle difficoltà incontrate dagli operatori.

Inoltre, si dovrà riorganizzare, nel corso della liberalizzazione delle ferrovie, il sistema di compensazione contabile previsto dall'Accordo COTIF, al fine di continuare a mantenere in atto pratiche poco burocratiche per le

merci provenienti da Paesi terzi. La delegazione austriaca chiede, pertanto, che, nel processo di liberalizzazione delle ferrovie, gli aspetti doganali vengano assolutamente tenuti in considerazione e che i nuovi operatori abbiano come riferimento l'amministrazione doganale.

2. Per quanto concerne gli oleodotti, si riportano in linea di massima sviluppi positivi. Il volume di traffico del petrolio, dall'ultima riunione della Commissione mista nell'anno 1995, ha registrato sviluppi molto positivi, passando con un aumento del 30 per cento da 27 milioni a 36 milioni di tonnellate e da 7,6 milioni a 8,6 milioni di tonnellate verso l'Austria, il movimento verso la Germania è passato da 19,5 milioni a 25,6 milioni di tonnellate. La terza destinazione, la Repubblica ceca, dove l'attività è stata iniziata solo nel 1995, ha registrato aumenti, passando da 100.000 a 1,4 milioni di tonnellate. Anche per il futuro ci si attende che tali tendenze positive continuino. Si richiamano all'attenzione anche gli investimenti e i posti di lavoro messi in essere dagli oleodotti.

Per quanto concerne i diritti portuali, la delegazione austriaca fa notare che essi già nel 1995 sono stati un argomento importante e che nel 1996, a seguito della V Sessione della Commissione mista per il porto di Trieste svoltasi nel 1995, sono stati ridotti. Ciò ha avuto delle conseguenze molto positive per gli oleodotti. Per tale motivo, il disegno di legge n.5858 desta qualche preoccupazione alla delegazione austriaca, soprattutto in considerazione dal fatto che il movimento del petrolio è molto sensibile a variazioni sul fronte delle tasse. Inoltre, i diritti portuali sono disciplinati dall'Accordo del 4 ottobre 1985 e non potrebbero essere modificati unilateralmente. La delegazione italiana viene invitata ad attivarsi affinché i diritti portuali attualmente in vigore vengano mantenuti.

La delegazione italiana fa notare che la mancata soluzione del problema dell'IVA non debba ricondursi alla parte italiana. Quest'ultima è pervenuta a soluzioni che dovranno essere discusse con la parte austriaca. L'Italia ritiene che il problema risieda nelle autorità austriache. La delegazione italiana invita il Ministero Federale delle Finanze e gli operatori austriaci interessati ad esaminare tale problematica con gli uffici italiani competenti nell'ambito di un incontro specifico, al fine di giungere ad una soluzione. L'Autorità portuale di Trieste si offre per ospitare tale incontro e auspica che lo stesso abbia luogo nel gennaio 2000. Per quanto concerne il disegno di legge n.5858, si fa presente che esso non è finalizzato a variazioni dei diritti portuali, ma ad una semplificazione dell'amministrazione dagli stessi. Le ultime modifiche della normativa in questione risalgono al 1976. Pertanto; si rende necessario adeguare la stessa alla situazione odierna, principalmente nell'ottica di semplificare il sistema di tassazione. Quest'ultima rimarrà, però, costante ed invariata. Si tratta, quindi, di una razionalizzazione e di un aggiornamento del sistema di tassazione in senso positivo.

6. La delegazione italiana illustra, dunque, le nuove modalità in materia doganale. Esse prevedono soprattutto forme di razionalizzazione, che possono ricondursi a tre circostanze: il recepimento del Codice doganale dell'Unione Europea, la privatizzazione del porto e l'entrata dell'Austria nell'UE. Alla luce di ciò, le modalità doganali sono state adeguate in modo da trasferire le responsabilità delle stesse dai destinatari agli imprenditori, per poter trarre vantaggio dall'esperienza di questi ultimi e, di conseguenza, rendere le operazioni più snelle.

4. Per quanto concerne l'Ufficio di rappresentanza dell'Autorità portuale di Trieste, la delegazione italiana ricorda che esso è stato fondato nuovamente nel 1996, allo scopo di sviluppare e promuovere il volume del traffico dall'Austria verso il porto. Un ulteriore compito dell'Ufficio di rappresentanza consiste e nei curare intensi contatti con i caricatori e con le autorità interessate. Complessivamente, l'attività dell'Ufficio di rappresentanza è da considerarsi positiva.

Vienna, 1 dicembre 1999

*il Capo della Delegazione italiana (Ministro Vittorio Paolini)
il Capo della Delegazione austriaca (dr. Wolfgang Natich)*