

Interreg

Italia-Österreich

SMARTLOGI

European Regional Development Fund



EUROPEAN UNION

D3.2.2: Territorialen Bedürfnisse für den Hafen Triest und die Region FJV

D.3.2.6: Bericht über die Beteiligung der Stakeholder

LP (AdSP MAO) / PP1 (EVTZ Senza Confini) 3. August 2018



VERZEICHNIS

EINFÜHRUNG	3
A. TERRITORIALE ANALYSE	3
1. Territoriale Beschreibung	3
2. Multimodaler Güterverkehr	6
3. Werkzeuge für die Entwicklung des multimodalen Güterverkehrs	32
B. ZUKUNFTSSZENARIEN	36
C. GRENZÜBERGREIFENDE KOOPERATIONEN	42
1. Kurze Geschichte der territorialen Zusammenarbeit als EVTZ	42
2. Aktuelle grenzüberschreitende Governance-Struktur: Aufgaben, Zuständigkeiten, Haupttätigkeitsbereiche	43
3. Grenzüberschreitende territoriale Bedürfnisse des lokalen EVTZs mit Fokus auf den multimodalen Güterverkehr	44
D. KARTIERUNG DER STAKEHOLDER	45
E. SWOT-ANALYSE	49
F. TOWS-MATRIX	49
G. HAUPTERGEBNISSE	50

Einführung

Auf Grundlage des Deliverable D.3.2.1 – Methode für die Umsetzung von Studien über die territorialen Bedürfnisse – ausgearbeitet vom WP3 Leader, zielt dieses Dokument darauf ab, die territorialen Bedürfnisse des Hafens Triest und der Autonomen Region Friaul-Julisch Venetien (FJV) im Rahmen des multimodalen Güterverkehrs zu analysieren.

Das Kapitel A – Territoriale Analyse erläutert die infrastrukturellen Ausstattungen der Region FJV, indem seine Eisenbahnlinien, die Häfen und die Umschlagzentren, die Warenflüsse und die regionalen Vorschriften zur Unterstützung des intermodalen und kombinierten Transports beschrieben werden.

Das Kapitel B – Zukunftsszenarien berücksichtigt die Entwicklungsszenarien des multimodalen Transports sowohl des Hafens Triest als auch für die Region FJV in ihrer Gesamtheit.

Das Kapitel C – Grenzüberschreitende Zusammenarbeit – ausgearbeitet vom PP1 – beschreibt die institutionelle Zusammenarbeit im Projektbereich.

Das Kapitel D – Kartierung der Stakeholder fasst die Ergebnisse der Mitwirkung der befragten Logistikunternehmen zusammen.

Die Kapitel E – SWOT-Analyse und F – TOWS-Matrix geben die strategischen Bewertungen des Hafens Triest und der Region FJV gemäß diesen beiden Analysewerkzeugen wieder.

Abschließend fasst das Kapitel G – Hauptergebnisse die sich aus den Analysen ergebenden Hauptergebnisse zusammen.

Dieses Dokument wird durch einen spezifischen technischen Anhang ergänzt, mit welchem externe Berater betraut werden.

Wie während des zweiten Projekttreffens, das in Bozen am 4. und 5. Juli 2018 stattfand, vereinbart, wurde der Deliverable D.3.2.6 – Bericht über die Treffen mit den Stakeholdern – mit diesem Dokument ergänzt.

A. Territoriale Analyse

1. Territoriale Beschreibung

Friaul-Julisch Venetien ist eine italienische autonome Region mit einem speziellen Status in Nordost-Italien. Sie verfügt über 1.216.524 Einwohner und die Hauptstadt ist Triest.

Mit dem Verfassungsgesetz Nr. 1 vom 31.01.1963 gegründet, umfasste die Region FJV bis zum Jahr 2017 vier Provinzen – Pordenone, Udine, Görz und Triest, deren Hauptstädte auch die bedeutendsten städtischen Zentren sind –, die durch 18 Gemeindeverbände (“unioni territoriali intercomunali (UTI)”), nicht elektive Einrichtungen, die aus den angrenzenden Gemeinden bestehen und die einige öffentliche Dienstleistungen wie Einwohnermeldeamt, örtliche Polizei und soziale Dienste miteinander teilen, ersetzt wurden.

Mit einer Fläche von 7.845 km² grenzt die Region FJV im Norden an Österreich, im Osten an Slowenien und im Westen an Venetien. Morphologisch kann die Region in 4 natürliche Regionen unterteilt werden: alpin, hügelig, flach und küstennah.

Die Bevölkerung konzentriert sich in den Gemeindeverbände (UTI), die den alten Provinzhauptstädten folgen:

- UTI Noncello (Pordenone): 115.785 Einwohner
- UTI Friuli Centrale (Udine): 172.145 Einwohner
- UTI Collio-Alto Isonzo (Görz): 66.639 Einwohner
- UTI Giuliana (Triest): 234.682 Einwohner

Die demographische Entwicklung ist, wie im restlichen Italien, negativ, mit der daraus folgenden Alterung der Bevölkerung:



Abbildung 1 – Friaul-Julisch Venetien: Verlauf der ansässigen Bevölkerung



Abbildung 2 - Friaul-Julisch Venetien: Struktur nach Alter der Bevölkerung (Werte in %)

Aus wirtschaftlicher Sicht hat die Region FJV eine Pro-Kopf-BIP von 29.100 Euro, mit einem Durchschnitt von 107,4 Punkten, wobei 100 der nationale Durchschnitt ist – die zweitniedrigsten Daten Norditaliens, nach dem Piemont (106,6 Punkte).

Die Untersuchung von Confindustria FVG bestätigt das Wachstum der regionalen Industrie im Laufe des Jahres 2017. Im IV. Quartal ist die industrielle Produktion im Vergleich zum III. Quartal um 2,4% und im Vergleich zum Vorjahr um 1,3% angestiegen. Die Verkäufe haben sowohl auf dem inländischen als

auch auf dem ausländischen Markt gute Leistungen erzielt, insbesondere im konjunkturbedingten Vergleich (+11,2%). Auch die neuen Aufträge sind sowohl im Vergleich zum III. Quartal (+2,5%) als auch im Vergleich zum selben Zeitraum des Jahres 2016 (+6,8%) angestiegen.

Die Prognosen für die Region FJV für das Jahr 2018 geben ein Wachstum des BIPs um 1,6% an, angekurbelt durch die Ausgaben der Privathaushalte (+1,4%) und durch die Anlageinvestitionen (+4,0%).

Hinsichtlich der Beschäftigung hat das vierte Quartal des Jahres 2017 einen tendenziellen Anstieg der Anzahl der Beschäftigten in der Region verzeichnet, die 503.000 Einheiten (504.000 im Jahresdurchschnitt, +1,3% gegenüber 2016) erreicht. Auf Jahresbasis steigt die Beschäftigungsquote um einen Prozentpunkt an. Dies ist hauptsächlich auf die weibliche Komponente zurückzuführen. Die Beschäftigungsquote ist tendenziell rückläufig und bestätigt sich bei 7%, gegenüber den italienischen 11,2%. Der durchschnittliche Jahreswert liegt bei 6,7% und entspricht mehr als 36.000 Personen auf der Arbeitssuche im Jahr 2017.

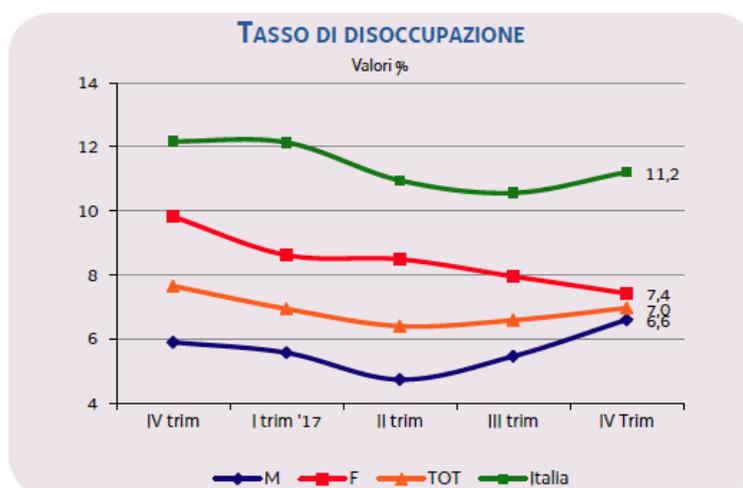


Abbildung 3 - Friaul-Julisch Venetien: Arbeitslosenquote (Quelle: Regionalstatistiken RAFVG)

Die Dynamik der Unternehmen in der Region FJV ist in den beiden nachfolgenden Tabellen zusammengefasst:

In FJV tätige Unternehmen nach Provinz (2017)		
Provinz	Anzahl der Unternehmen	% auf die Gesamtzahl
Pordenone	23.634	26,2%
Udine	43.710	48,4%
Görz	9.010	10,0%
Triest	13.934	15,4%
INSGESAMT	90.288	100%

Tabelle 1 - In der Region FJV tätige Unternehmen nach Provinz (2017)

In FJV tätige Unternehmen nach Makrosektor (2017)		
Sektor	Anzahl der Unternehmen	% auf die Gesamtzahl
Landwirtschaft, Forstwirtschaft	13.881	15,37%

und Fischerei		
Industrie	9.591	10,62%
Bau	14.019	15,53%
Handel	20.544	22,75%
Gastgewerbe	8.019	8,88%
Transport und Lagerhaltung	2.421	2,68%
unternehmensbezogene Dienstleistungen	14.490	16,05%
personenbezogene Dienstleistungen	6.582	7,29%
Nicht klassifiziert	21	0,02%
INSGESAMT	90.288	100,00%

Tabelle 2 - In der Region FJV tätige Unternehmen nach Makrosektor (2017)

Wie man bemerkt ist der Großteil der Unternehmen in der ehemaligen Provinz Udine mit einer Hauptrolle im Handel, unternehmensbezogenen Dienstleistungen, Bau und Landwirtschaft ansässig.

2. Multimodaler Güterverkehr

Obwohl Friaul-Julisch Venetien eine relativ kleine Region ist, verfügt sie über drei Häfen und vier Umschlagzentren und wird von zwei Kernkorridoren des TEN-T-Netzes durchquert: der Mediterrane Korridor und der Adriatisch-Baltische Korridor.

Das regionale Straßennetz

Das Straßennetz im regionalen Territorium besteht aus einem Autobahnnetz und einem gewöhnlichen Straßennetz.

Das Autobahnnetz ist wie folgt nach Verwaltungseinrichtungen unterteilt:

- Autobahnen mit direkter Verwaltung der ANAS S.p.A.: Autobahnring RA13 Lisert- Cattinara mit Abzweigung RA14 Opicina - Ferneti in der Provinz Triest;
- Autobahnen in Konzession unter Autovie Venete S.p.A.: A4 Mestre -; Lisert (Abschnitt im regionalen Territorium: Latisana -; Lisert); A23, Abschnitt Palmanova -; Udine, RA17 Villesse -; Görz; A28 Portogruaro -; Pordenone -; Sacile mit zukünftiger Fortführung nach Conegliano (Abschnitt im regionalen Territorium: Sesto al Reghena -; Sacile).
- Autobahnen in Konzession unter Autostrade per l'Italia S.p.A.: A23, Abschnitt Udine -; Tarvis (Staatsgrenze).

Das gewöhnliche Straßennetz hat tiefgreifende Veränderungen in der Verwaltung erfahren, da dem Eigentum und der regionalen Verwaltung 650,214 km ehemalige Staatsstraßen zugewiesen wurden, während 269,616 km im Staatseigentum geblieben sind und von der Region verwaltet werden. 160,244

km Straßen sind in den Händen des Staats geblieben (Gesetzesdekret 111/2004, das am 1. Januar 2008 in Kraft trat).

Für die Verwaltung der Straßen im regionalen Besitz und die Straßen im Staatseigentum, deren Verwaltung der Region anvertraut wurde, hat die Region das Unternehmen Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A. mit alleinigem regionalen Gesellschafter gegründet.

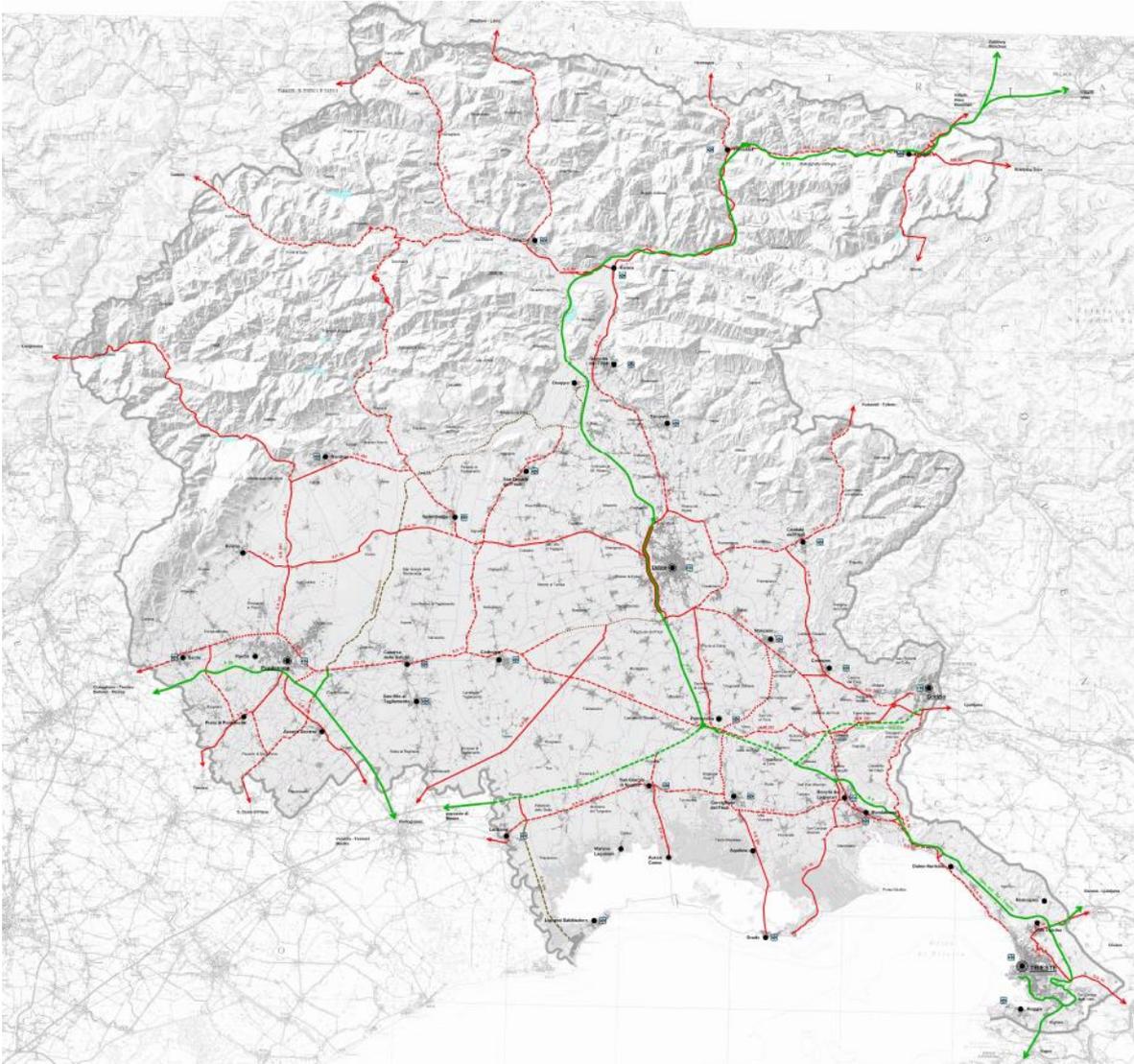


Abbildung 4 - Friaul-Julisch Venetien: Netz der Autobahninfrastrukturen und Netz der Straßen der ersten Ebene

Das regionale Eisenbahnnetz

Hinsichtlich der Eisenbahn umfasst die Region Friaul-Julisch Venetien derzeit 670 km Strecken, davon 480 km elektrifiziert und 190 nicht elektrifiziert, die auch Güterverkehrstrecken und Anschlussstrecken für Häfen und Industriegebieten umfassen:

1. grundlegende zweigleisige Strecken:
 - (Mestre) - Latisana - Cervignano - Monfalcone - Triest
 - Monfalcone - Görz - Udine

- Aurisina - Villa Opicina
- Udine - Pordenone - Sacile - (Mestre)
- Udine – Tarvis

2. eingleisige Nebenstrecken:

- Udine - Cervignano
- Klemaun - Sacile
- Casarsa - Cordovado - (Portogruaro)
- Görz - Staatsgrenze (Neu-Görz)
- Udine - Cividale.

3. Güterverkehrstrecken und Anschlussstrecken:

- Trieste Centrale - Trieste Campo Marzio
- Bivio Aurisina - Bivio Viadotto
- Trieste Campo Marzio - Villa Opicina
- Trieste Campo Marzio - Aquilinia
- Udine Parco - Bivio Vat
- Monfalcone - Porto Rosega
- San Giorgio di Nogaro - Porto Nogaro

Auf dem gesamten Netz, mit Ausnahme der Strecke Udine – Cividale werden die Anlagen von Rete Ferroviaria italiana S.p.A. verwaltet. Der Güterverkehr wird von Eisenbahnunternehmen im freien Wettbewerb betrieben.

Die Strecke Udine - Cividale wird von der Eisenbahngesellschaft Società Ferrovie Udine - Cividale s.r.l. verwaltet, komplett mit regionalem Kapital.



Abbildung 5 - Friaul-Julisch Venetien: Haupt- und komplementäre Eisenbahnstrecken

Insbesondere kann die Bahnanbindung des Hafens Triest an die wichtigsten Verbindungen, die ihn mit den aktuellen und potentiellen Märkten des Hinterlandes, italienischen und ausländischen Märkten, verbinden, als "hoch qualifiziert" definiert werden, dies auch, weil sich die Strecken durch das breiteste verfügbare Profil ("gabarit") für alle Arten des intermodalen Transports, d.h. die "P/C 80"-Profil, auszeichnen.

Die nachstehende Abbildung gibt eine aktuelle Karte der Eisenbahnprofile in Europa wieder. Man erkennt, wie sich die Abschnitte von Interesse der Häfen AdSP MAO, einschließlich die, die Triest und Monfalcone mit Mittel- und Südeuropa (einschließlich baltischer Raum) verbinden, durch das maximale Profil (P/C 80, dunkelblaue Farbe) auszeichnen, während die Linien, die das Hinterland fremder Häfen des nord-adriatischen Beckens bedienen, über ein Profil zwischen den Standards P/C 32 und P/C 50 verfügen. Die Strecken, die die tyrrhenischen Häfen bedienen, liegen zwischen den Standards P/C 25 und P/C 45.

Stets hinsichtlich des "Profils" werden die im Vertrag zur Umsetzung eines Programms des Rete Ferroviaria Italiana (RFI) geplanten Eingriffe und der entsprechende mit dem Ministerium für Infrastrukturen und Verkehr vereinbarte Plan das Erreichen der Standards PC/80 auf dem gesamten System des Nord-Ostens vor der im Rahmen der EU festgesetzten Frist erreichen; in diesen Bereich fällt auch die Bewerbung des integrierten Projekts zur Bahnanbindung des Hafens Triest in der EU-China connectivity platform.

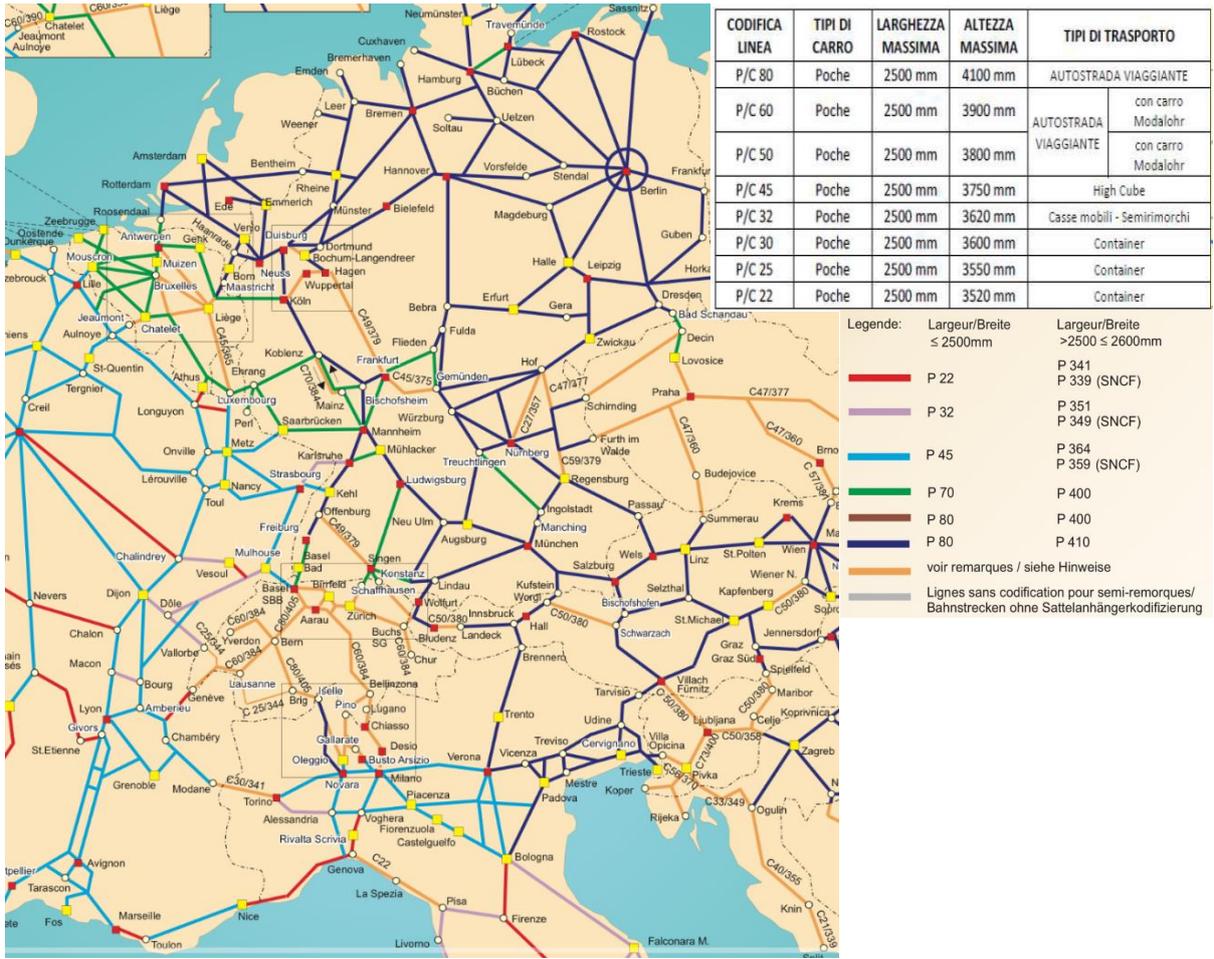


Abbildung 6 - Europäische Eisenbahnnetzte: Profil ("garabit") der Hauptstrecken
Die Logistikinfrastrukturen der Region Friaul-Julisch Venetien

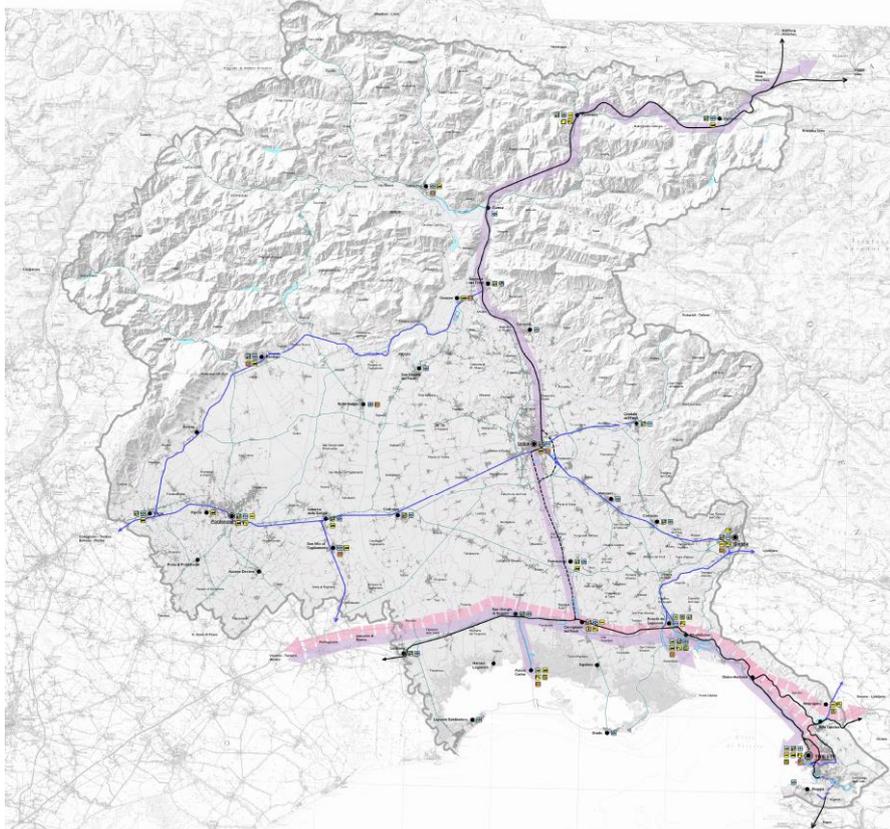


Abbildung 7 – Friaul-Julisch Venetien: Netz der Logistik-, der Güter- und der intermodalen Infrastrukturen



Abbildung 8 - Friaul-Julisch Venetien: Schema der logistischen Knotenpunkte

Hafen Triest

Der Hafen Triest ist der wichtigste Hafen der Region und behandelt umfassende Arten von Verkehr. Die Gebietskörperschaft für die Hafenverwaltung ist die „Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale“, gemäß dem Hafenreformgesetz 84/94, abgeändert durch das Gesetzesdekret 169/2016.

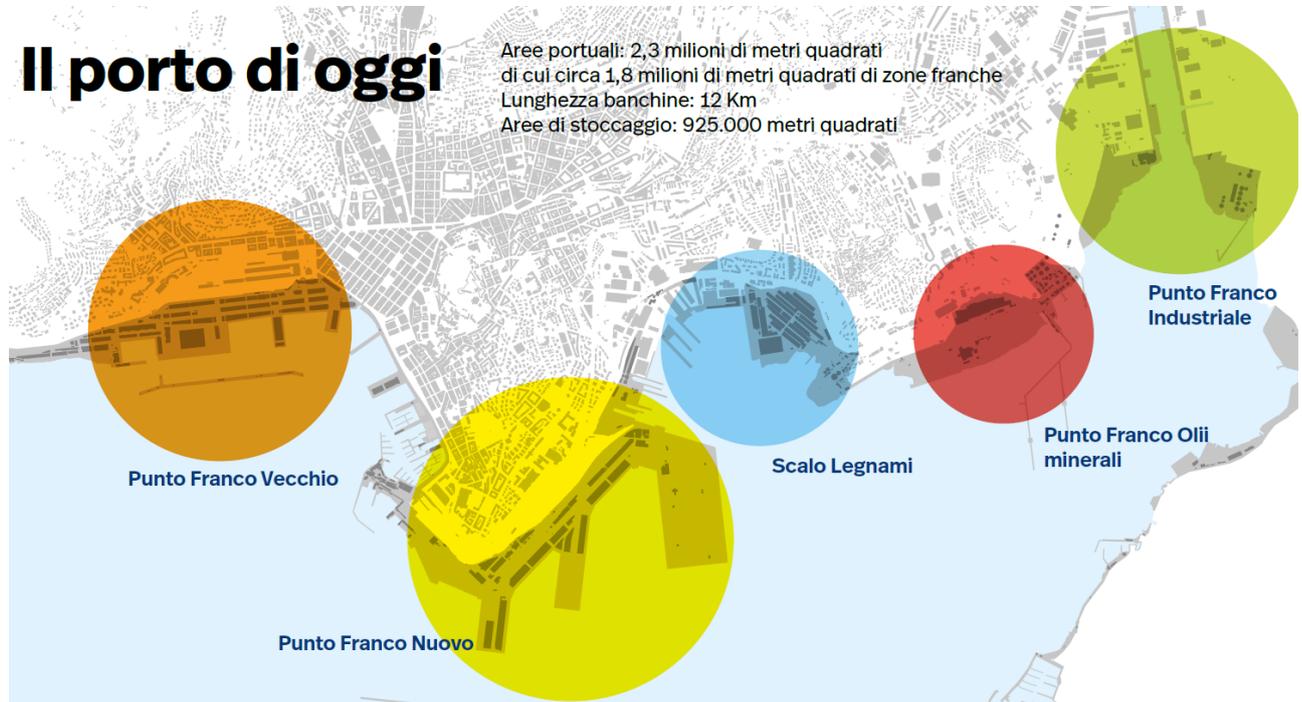


Abbildung 9 – Layout des Hafens Triest

Am Schnittpunkt zwischen den Seewegen und den europäischen Korridoren, Adriatisch-Baltischer und Mediterraner gelegen, ist der Hafen Triest ein internationaler Knotenpunkt für die Ströme des Land-See-Austauschs, die den dynamischen Markt Mittel- und Osteuropas betreffen.

Natürliche Wassertiefen bis zu 18 Meter und die Intensivierung des Handels- und Seeverkehrs zwischen dem Far East und Europa erlauben dem Hafen Triest, eine entscheidende Rolle in zwei unterschiedlichen Logistikketten zu spielen: die interkontinentalen Fernseeverbindungen und die intra-mediterranen Beziehungen mit kurzer-mittlerer Entfernung. Das Treffen zwischen den strategischen TEN-T-Achsen der „Autobahnen im Östlichen Mittelmeer“ und die europäischen Adriatisch-Baltischen und Mediterranen Korridore bestimmen das Wachstum der Intermodalität und die Entwicklung von innovativen Lösungen im Bereich der Logistik und des Verkehrs.

Triest ist die Endstation für reguläre und direkte ozeanische Verbindungen mit dem Far East, mit Zwischenstationen auch in zahlreichen Häfen des mediterranen Beckens, die von den bedeutendsten weltweiten Schifffahrtsgesellschaften durchgeführt werden.

Mehr als 200 Züge pro Woche verbinden Triest mit den Produktions- und Industriegebieten Nord-Ost-Italiens und Mitteleuropas, wie Deutschland, Österreich, Luxemburg, Slowakei, Ungarn, Belgien und der Tschechischen Republik und bedienen ein Hinterland, das sich zunehmend wirtschaftlich entwickelt

und extrem artikuliert ist. Um die Bezugsmärkte in Mittel-Ost-Europa zu erreichen, wurden intermodale hochspezialisierte Dienstleistungen mit direkten Zügen, die von der Società Alpe Adria S.p.a., neutraler multikunden Betreiber, der "all-in"-Pakete mit garantierter Leistung und Frequenz anbietet, organisiert werden, entwickelt.

Der Hafen Triest verfügt über ein internes Schienennetz (70 km Gleise), das mit dem nationalen und internationalen Netz integriert wurde und das allen Landungsstegen ermöglicht, von Gleisen bedient zu werden. Dabei besteht die Möglichkeit von Umleitungen und/oder Zusammensetzung von Zügen direkt in den verschiedenen Terminals; die Effizienz des Straßennetzes wird hingegen durch einen direkten Anschluss und eine erhöhte Straße (innerhalb des Hafens), die sich in das externe Straßensystem in direkter Verbindung mit dem Autobahnnetz einlassen, gewährleistet.

Die wichtigsten vorteilhaften Eigenschaften des Hafens werden synthetisch durch folgendes vertreten:

- die hohen Meerestiefen und die optimale nautische Zugänglichkeit;
- die Verfügbarkeit von stillgelegten, nach vorherigen Charakterisierungsinvestitionen und etwaiger Bonifizierung rückverwandelten Industriegebieten;
- die hohen Inzidenzmargen in den Bereichen Containerverkehr, Ro-Ro und verschiedener Güter;
- die Multifunktionalität des Hafens, der in allen Verkehrssektoren tätig ist;
- die hervorragende Lage in Bezug auf die Märkte Mittel- und Osteuropas

Die Mängel betreffen:

- Unzulänglichkeit des dem Hafen nachgeschalteten Bereichs;
- die Einschränkungen des internen und des dorsalen Eisenbahnnetzes.

Der Hafen Triest ist in unterschiedlichen Bereichen tätig:

- Alter Freihafen: dies ist der "historische" Hafen der Stadt Triest. Dieser Bereich wurde staatliches Eigentum und der Gemeinde Triest übertragen;
- Neuer Freihafen: dies ist das Herz des Porto Nuovo, mit zwei Terminals RoRo (Hafenkai V und Hafenkai VI) und einem Containerterminal (Hafenkai VII);
- Holz-Terminal: derzeit ist dieser Terminal verschiedenen Gütern in Colli gewidmet. Die Arbeiten für den Bau der sogenannten "Logistischen Plattform" (erstes Halbjahr 2019) befinden sich in der Abschlussphase. Nach Abschluss dieser Arbeiten wird er in einen gemischten Container-RoRo-Terminal rückverwandelt und wird als Basis für den zukünftigen Hafenkai VIII (siehe Abschnitt B) dienen;
- Mineralöl-Freihafen: dieser ist der Ankunft von Mineralöl gewidmet, das nach der Beförderung über Pipelines verschiedene Ziele in Mitteleuropa erreicht;

- industrieller Freihafen: dieser ist dem Industriegebiet von Triest, das vom „Consorzio per lo Sviluppo Economico locale dell'Area Giuliana“, dessen Mehrheitseigentümer der Hafen Triest ist, verwaltet wird, gewidmet.

Der Terminal weist die Besonderheit auf, die in der Freihafenzone besteht, gemäß den Anwendungsnormen des Pariser Friedensvertrags (Anh. VIII), dank welchem der Anlaufhafen daher nicht in das Zollgebiet der Europäischen Union fällt.

Diese Regelung findet ihre Grundlage im Rahmen des italienischen Rechtssystem, im Anhang VIII des Friedensvertrags von 1947, der festlegt, dass *„sofern nicht anders von diesem Instrument festgelegt, werden die im Freien Territorium (Triest) geltenden Gesetze und Verordnungen an den Personen und Gütern innerhalb der Grenzen des Freihafens angewandt und Behörden, die mit der Gewährleistung ihrer Einhaltung im Freien Territorium (Triest) beauftragt sind, werden ihre Aufgaben innerhalb der Grenzen des Freihafens ausüben“*.

Alle nachfolgenden vom italienischen Staat erlassenen Rechts- und Verwaltungsvorschriften haben anschließend diesen internationalen Rahmen bestätigt und die beiden grundlegenden Merkmale der Regelung des Freihafens, d.h. die absolute Freiheit der sich im Hafen Triest im Transit befindenden Güter und den Zollausschlusscharakter des Freihafens, der die Nicht-Unterwerfbarkeit der Güter im Bereich des Freihafens unter irgendeine Art von Abgabe oder Besteuerung nach italienischem Recht mit sich bringt, sowie die besondere Regelung des „Differito doganale a 180 gg.“, die die Zahlung von Steuern, falls fällig, mit einer begünstigten Frist nicht nur von 180 Tagen, sondern auch mit einem ermäßigten Satz erlaubt, bestätigt.

Schließlich erkennt die Durchführungsverordnung Nr. 368/2017 der „Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale“ die Rolle als „Alleinverwalter“ des Freihafens Triest an.

Hafen Monfalcone

Der Hafen Monfalcone ist der nördlichste des Mittelmeers und blickt auf den internen Teil des Golfs von Triest. Der Zufahrtskanal ist 4500 Meter lang und 11,70 Meter tief. Der Landungssteg von Portorosega ist 1460 Meter lang und verfügt eine variable Tiefe von 6,5 Metern im alten Teil und 11,70 Metern im neuen Teil. Mit dem Regionalgesetz 12/2012 hat die Region FJV die Zuständigkeit in Bezug auf die Ausstellung der maritimen staatlichen Konzessionen sowie die in Bezug auf die Genehmigungen der Unternehmen, die den Hafenbetrieb ausüben, erworben. Die Region Friaul-Julisch Venetien hat die Seeschiffahrtsbehörde bei der Aktivierung der Verfahren zur Einleitung des Regulierungsplans ersetzt. Die Annahme- und Genehmigungsphasen dieses Regulierungsplans bleiben hingegen in den Händen des Staates, gemäß dem Gesetzesdekret 169/2016.

Im Hafensbereich sind auch die „Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone“, die sich um die Werbung und Infrastruktur kümmert und das „Consorzio Sviluppo Economico del Monfalconese“, das für die Infrastruktur zuständig ist, tätig. In jedem Fall ist die Seeschifffahrtsbehörde anwesend. Die wichtigsten Güter, die behandelt werden, sind Zellstoff, Papier, Holz und Forstprodukte, Eisenprodukte, Kaolin, Marmor, Kohle, Getreide und Autos.

Der Bahnanschluss zu den Strecken Venedig – Triest und Tarvis – Triest wird durch eine spezielle Anbindung gewährleistet. Es wurde zudem ein Eisenbahnring geschaffen, der die Schaffung von Zügen bereits innerhalb des Hafens ermöglicht.



Abbildung 10 – Hafen Monfalcone

Hafen Monfalcone – Statistiken (ton)	
2013	3.970.642,00
2014	4.286.382,00
2015	4.451.422,00
2016	4.635.875,00
2017	4.633.411,00

Tabelle 3 – Hafen Monfalcone: Statistiken 2013-2017

Die bedeutendsten Stärken des Hafens sind:

- die hervorragenden logistischen Straßen- und Eisenbahnverbindungen;
- die umfassende Verfügbarkeit von Bahnanlagen im an den Landungssteg angeschlossenen Bereich.

Die bedeutendsten Schwächen sind hingegen:

- die funktionalen Grenzen der aktuellen Strukturen, die zu hohen Aufenthalten vor Anker führen und die beingschränkte Verfügbarkeit von Liegeplätzen am Landungssteg
- die Notwendigkeit von Instandhaltung und Vertiefung des Kanals und der Wasserspiegel;

- die Nähe zum Bereich SIC Foce des Timavo;

Mit dem D.P.R. Nr. 57 vom 29.03.2018, welches am 14.06.2018 in Kraft getreten ist, wurde der Hafen Monfalcone in die Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico orientale aufgenommen und trat auf diese Weise an die Stelle der Region FJV.

Porto Nogaro

Der Terminal von Porto Nogaro liegt in der Provinz Udine. Er befindet sich an den Ufern des Flusses Corno und man erreicht ihn über einen die Lagune durchquerenden Kanal von einer Länge von 3 Meilen und den schiffbaren Flusskanal Corno von weiteren 3 Meilen Länge über insgesamt 6 Meilen zwischen dem Landungssteg Margreth und der Meeresmündung.

Mit dem Regionalgesetz 12/2012 hat die Region die Zuständigkeit in Bezug auf die Ausstellung der maritimen staatlichen Konzessionen sowie die Zuständigkeit in Bezug auf die Genehmigungen der Unternehmen, die den Hafenbetrieb ausüben, erworben. Im Hafenbereich ist auch das „Consorzio per lo Sviluppo Economico del Friuli“, das sich um die Werbung und Infrastruktur kümmert, tätig.

Porto Nogaro ist auch Sitz der Seeschiffverkehrsbehörde.

Die Verladung und Löschung von Gütern findet an den kommerziellen Landungsstegen Margreth von 860 Metern und Porto Vecchio von 420 Metern statt. Die Wassertiefen betragen 6,20 Meter.

Die Gesamtausdehnung der Hafengebiete erreicht 365.000 m². Die behandelten Güter reichen von Eisen- und Metallprodukten über Holz und Schüttgut bis zum Transport von Maschinen, Spezialfahrzeugen und Anlagen, auch von ungewöhnlichen Abmessungen.

Über die S.P. 80 (zweispurige Überlandstraße) ist der Terminal mit der Autobahn A4 verbunden, die etwa 7 km entfernt liegt. Der Hafen ist mit einem eigenen Anschluss an die wichtigsten Bahnstrecken verbunden.



Abbildung 11 – Hafen von Porto Nogaro

Die kritischen Aspekte für diesen Anlaufhafen betreffen:

- die fluviale Natur des translagunaren Kanals und die Zufahrt zu den Landungsstegen führt zu regelmäßigen und kostspieligen Ausbaggerarbeiten der Gründe;

- Porto Nogaro ist mit dem Bahnhof S. Giorgio di Nogaro nur über ein einziges Verbindungsgleis, das eine Wohnsiedlung durchquert, verbunden

Hafen von Porto Nogaro – Statistiken (ton)	
2013	941.895,00
2014	1.010.867,00
2015	1.044.099,00
2016	997.615,00
2017	1.001.666,00

Tabelle 4 – Hafen von Porto Nogaro: Statistiken 2013-2017

Umschlagzentrum Triest

Das Umschlagzentrum Triest ist eine Infrastruktur für die intermodale Logistik, die sich in der Nähe der italienisch-slowenischen Grenze von Ferneti (Triest) befindet.

Über eine Gesamtfläche von 350.000 Quadratmetern bietet das Umschlagzentrum Triest 160.000 Quadratmeter Infrastrukturgebiete, wovon 30.000 Quadratmeter nationale und ausländische Lagerhallen für die Lagerung von Gütern im ADR- und HACCP-Bereich, 50.000 Quadratmeter Bahnanlagen und 80.000 Quadratmeter Parkplätze für Schwerfahrzeuge sind; für den Schienenverkehr stehen 6 Gleise, unterteilt in 2 Betriebsfenster, zur Verfügung.

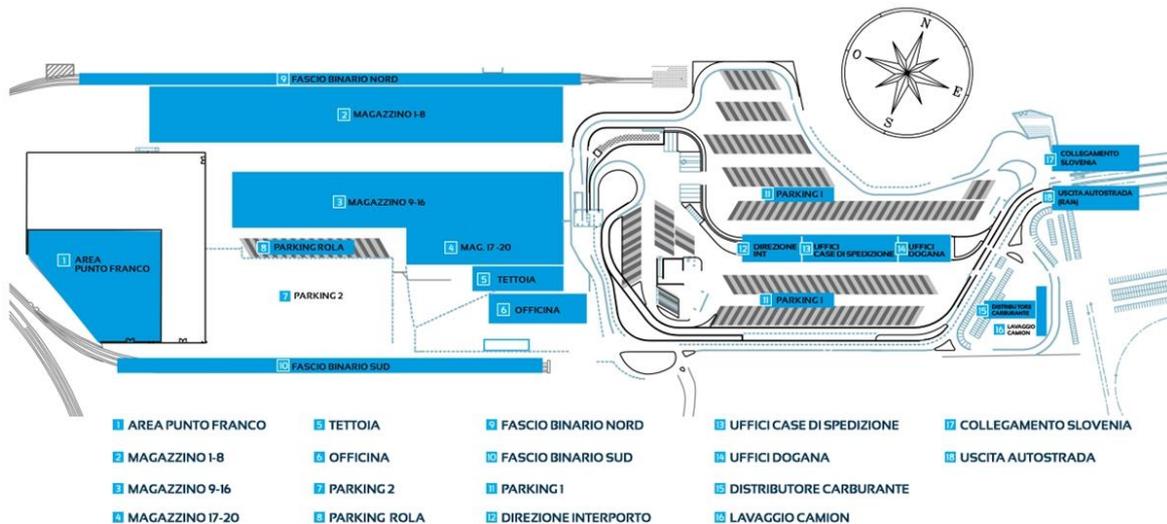


Abbildung 12 - Umschlagzentrum Trieste: Strukturen des Gütertransports

Das Umschlagzentrum Triest, dessen zweiter Gesellschafter der Hafen Triest ist, nimmt eine bedeutende Rolle als Trockenhafen (dry port) von Trieste, Monfalcone und Capodistria ein. Insbesondere fungiert es als "buffer area" für die Verwaltung des erheblichen Verkehrs von türkischen Sattelauflegern und vermeidet die Behinderung sowohl der Straßen der Stadt Triest als auch der Straßen innerhalb des Hafens.

Genau in dieser Hinsicht wurde ein Schienenverkehr-Shuttle vom Hafen Triest zum Umschlagzentrum Triest aktiviert. Dieser hat ermöglicht, fast 500 LKWs von der Straße zu nehmen, die mit dem Zug mit einem RoLa-Dienst nach Salzburg weiterfahren sollten.



Abbildung 13 - Umschlagzentrum Triest

Umschlagzentrum von Cervignano del Friuli

Das Umschlagzentrum von Cervignano del Friuli ist das größte Umschlagzentrum der Region, mit dem Bestreben, das Hafenhinterland von drei regionalen Häfen zu sein. Er befindet sich in 11 km Entfernung von Porto Nogaro, in 29 km Entfernung von Monfalcone und in 48 km Entfernung von Triest.

Die aktuellen Merkmale der Anlage sind die folgenden:

- strukturiertes Gebiet von 464.000 m².
- Lager von 24.000 m²: zwei miteinander verbundene Lagerhallen von jeweils 12.000 m² auf einem Gebiet von 80.000 m²
- intermodale Bahnanlage von 160.000 m² von mehr als 1.000 m Länge und durchschnittlich über 150 m Breite;
- Sechs Gleise von 750 m;
- eine Schutzüberdachung für Güter, zum Teil mit Laufkran von 12,5 ton ausgestattet, mit über 17.500 m² überdachte Fläche
- ein Parkplatz für Schwerfahrzeuge von 8.500 m²;
- Länge der Bahnverbindung: 3,5 km

- Kapazität von 20 intermodalen Zügen/Tag plus 6 konventionellen

Am Umschlagzentrum fließen folgende FS-Strecken zusammen:

- Venedig-Triest –Mediterraner Korridor
- Cervignano del Friuli-Palmanova-Udine-Tarvis –Adriatisch-Baltischer Korridor;



Abbildung 14 – Umschlagzentrum von Cervignano del Friuli

Autohafen Görz

Der Infrastrukturkomplex für die Logistik der SDAG – öffentliche Gesellschaft, die den Autohafen Görz verwaltet – umfasst den Autohafen und die Stazione Confinaria di S. Andrea. Er erstreckt sich über ein Gebiet von 600.000 m² und bietet eine umfassende Palette an Dienstleistungen für die Logistik und den Transport von und zu den Ländern Mitteleuropas.

Insbesondere wurde der Autohafen geschaffen, um die Funktion als Dienstleistungszentrum für die Güter, für die Lagerung und für die Konsolidierung von Lasten auszuüben. Die Stazione Confinaria di S. Andrea hingegen ist eine moderne und gut ausgestattete Anlage für das Angebot der Dienstleistungen der Zwischenstation.

Die Anlagen umfassen:

- Fläche von Zwischenstationsanlagen in Betrieb von 130.000 m²;
- Entladelandungssteg mit 1000 m² Lager für die vorübergehende Lagerung;
- intermodale zweispurige Lagerhalle von 3.000 m²;
- Kühlräume;
- 5 Gleise
- Kapazität des Terminals in Bezug auf ankommende und abfahrende Züge/Tag - 4 Züge plus 4 RoLa

- Austauschplattform Straße – Schiene. Der Terminal ist mit der Bahnlinie Görz–Vrtojba verbunden, mit der Anschlussmöglichkeit nach Cervignano – Venedig und Udine - Tarvis.



Abbildung 15 – Autohafen Görz

Umschlagzentrum – Großhandelszentrum von Pordenone

Das Umschlagzentrum – Großhandelszentrum von Pordenone verfügt über 160.000 m² Fläche für die Infrastrukturen für die Bahnterminaltätigkeiten.

Der Terminal setzt sich aus 7 Gleisen zusammen, davon 3 elektrifiziert mit 800 Metern und 4 operativen mit 750 Metern und 700 Metern. Die Potenzialitäten sind somit 8-10 Züge/Tage und 34.000 Uti (intermodale Ladeeinheiten)/Jahr (etwa 24.000 Waggone).

Die Plattform wurde für den Empfang von Ro-La-Zügen konzipiert und für die Installation von Portalkränen prädisponiert. In den angebundenen Lagern (40.000 m²) können die Uti kurz- und langfristig gelagert werden.

Die Bahnanlagen sind so dimensioniert, dass sie in aller Bequemlichkeit und Sicherheit die alle Verwaltungsvorgänge von Fahrzeugen und Transporteinheiten erlauben.



Abbildung 16 – Umschlagzentrum von Pordenone: Strukturen des Gütertransports

Der Hafen Triest ist der erste italienische Hafen für das Volumen von Transitgütern und konzentriert 97% des regionalen Seeverkehrs.

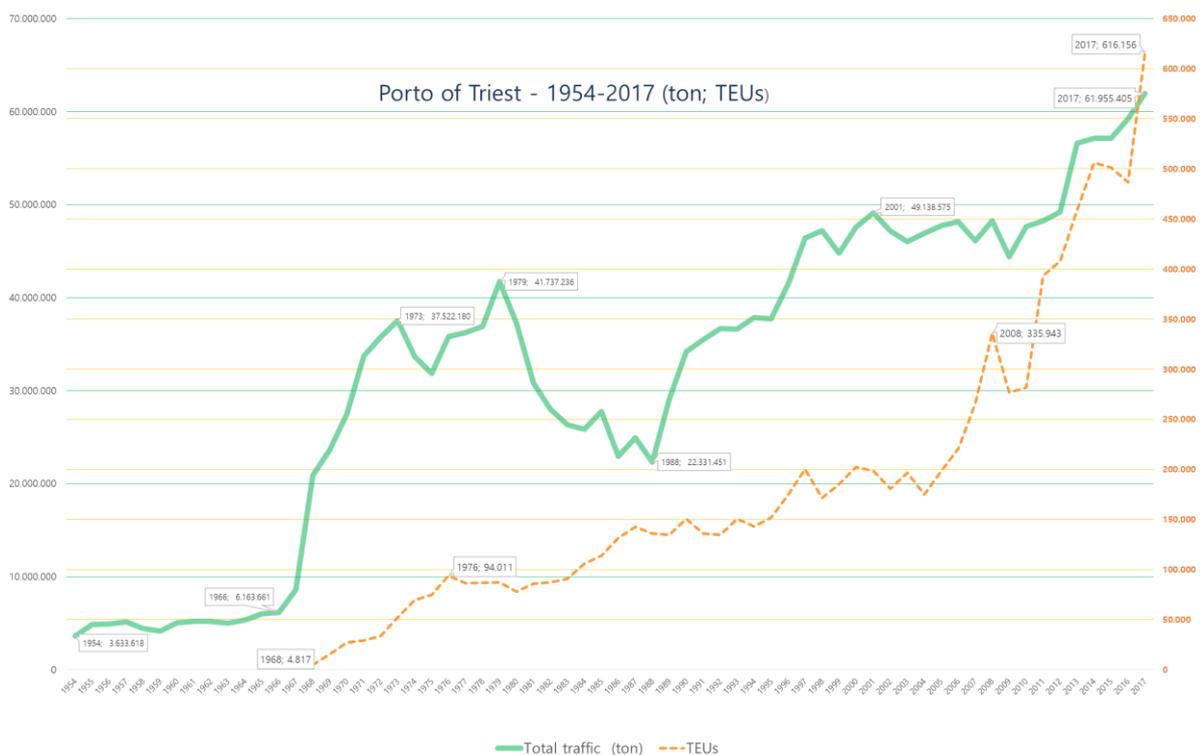


Abbildung 17 – Hafen Triest: Verkehr 1954-2017

Insbesondere gibt die folgende Tabelle die Statistiken der vergangenen drei Jahre (2015-2017) wieder:

Hafen Triest – Statistiken 2015-2017 (ton)					
	2015	2016	2017	Δ % 2015/2017	Δ % 2016/2017
Tonnen insgesamt	57.124.759	59.244.255	61.955.405	8,46%	4,58%
flüssige	41.286.761	42.756.341	43.750.555	5,97%	2,33%

Schüttgüter					
feste Schüttgüter	1.607.232	1.971.001	1.639.595	2,01%	-16,81%
verschiedene Güter	14.230.766	14.516.913	16.565.255	16,40%	14,11%
Anzahl der Fahrzeuge	301.352	302.619	314.705	4,43%	3,99%
TEUs	501.144	486.462	616.156	22,95%	26,66%
davon voll	410.447	437.084	547.582	33,41%	25,28%
Züge	5.980	7.631	8.681	45,17%	13,76%

Tabelle 5 – Hafen Triest: Statistiken 2015-2017

Man kann einen erheblichen Anstieg der Anzahl der Container (ausgedrückt in TEU) sowohl global gesehen - mit einem zweistelligen Anstieg in einem Zeitraum von drei Jahren - als auch hinsichtlich der vollen Container bemerken. Die letzte Angabe, die häufig nicht in den offiziellen Statistiken zitiert wird, ist ein guter Indikator für die Attraktivität eines Hafens, da sie sich auf Container bezieht, die Güter enthalten und die geladen/abgeladen und vom Endziel empfangen/weitergeleitet werden. Umgekehrt leisten die leeren Container oder die in Umladung keinen besonderen Beitrag zur Entwicklung des Hafens und seines Territoriums in Bezug auf den Mehrwert. Aus dieser Sicht ist es interessant anzumerken, dass im Dreijahreszeitraum 2015-2017 die Anzahl der vollen Container mehr als der allgemeine Zuwachs des Containerverkehrs (+33,41% im Vergleich zu +22,95%) angestiegen ist.

Ein zweites Element, das Aufmerksamkeit verdient, ist der erhebliche Anstieg des intermodalen Verkehrs um +45,17% im Dreijahreszeitraum, der den Hafen Triest zum ersten italienischen Hafen für die Anzahl der Züge macht.

Diese positiven Trends werden durch die Daten des ersten Halbjahres 2018 bestätigt.

Hafen Triest – Statistiken I. Halbjahr 2015-2018 (ton)							
	2015	2016	2017	2018	Δ % 2015/2018	Δ % 2016/2018	Δ % 2017/2018
Tonnen insgesamt	28.122.216	29.443.658	29.720.669	31.168.780	+10,83%	+5,86%	+4,87%
flüssige Schüttgüter	20.157.946	21.001.765	20.783.302	21.503.899	+6,68%	+2,39%	+3,47%
feste Schüttgüter	951.359	1.082.339	777.775	792.061	-16,74%	-26,82%	+1,84%
verschiedene Güter	7.012.911	7.359.554	8.159.592	8.872.820	+26,52%	+20,56%	+8,74%
Anzahl der Fahrzeuge	153.379	152.412	155.810	161.223	+5,11%	+5,78%	+3,47%
TEUs	239.853	243.281	299.280	345.056	+43,86%	+41,83%	+15,30%
davon voll	189.637	221.212	265.063	318.350	+67,87%	+43,91%	+20,10%
Züge	2.850	3.492	4.082	4.816	+68,98%	+37,92%	+17,98%

Tabelle 6 – Hafen Triest – Statistiken I. Halbjahr 2015-2018

Diese Daten spiegeln die erheblichen Investitionen in die Hafeneisenbahninfrastrukturen wider, die die italienische Regierung, die Autonome Region Friaul-Julisch Venetien, der Hafen Triest und vor allem die einzelnen Terminalbetreiber (Hafenkai V, VI und VII) durchgeführt und beschlossen haben, in den kommenden Jahren umzusetzen. Im Kapitel B werden sie detailliert beschrieben.

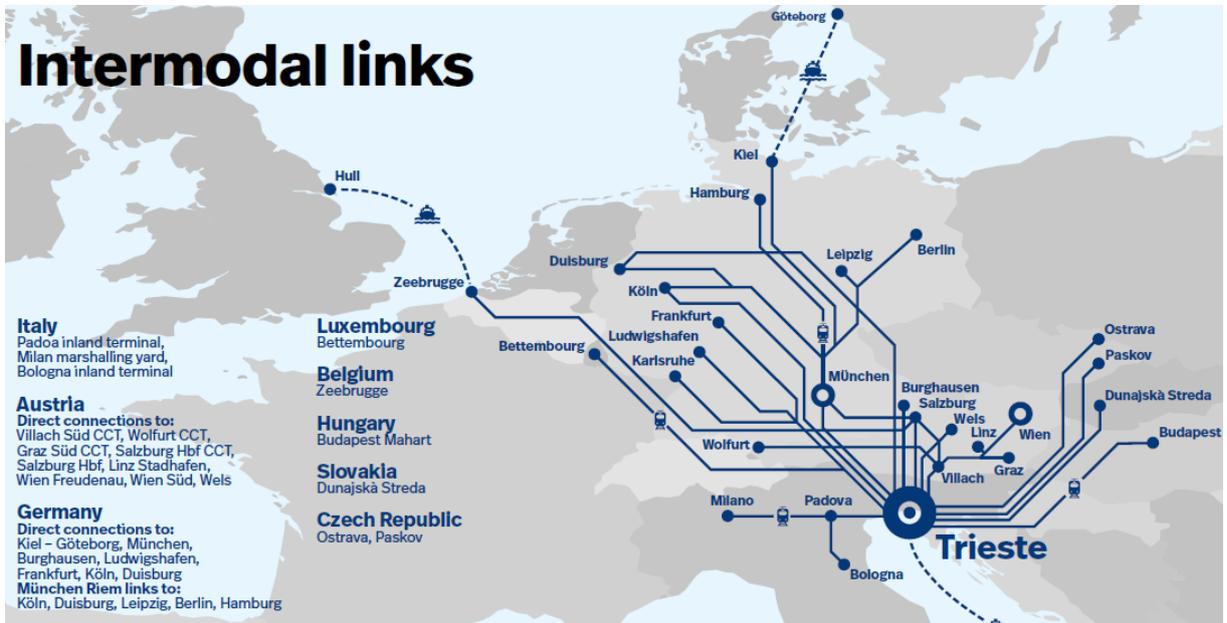


Abbildung 18 - Hafen Trieste: Karte der Beziehungen des Eisenbahnverkehrs

Im Gegensatz zu den anderen italienischen Häfen bedient der Hafen Triest einen Minimalanteil des regionalen und nationalen Territoriums, um sich auf die Länder Mittel- und Osteuropas zu konzentrieren.

Die Hafenbehörde und die Terminalbetreiber des Hafens Triest haben erkannt, dass, um diese Märkte zu erreichen, das effizienteste Mittel der Zug ist, der ermöglicht, die Verstopfung der Hafenterminals einzugrenzen, wie es beim Straßenverkehr geschehen würde. Dies bringt auch einen bemerkenswerten Vorteil hinsichtlich der Emissionen von Schadstoffen und Treibhausgasen mit sich.

Die nachfolgende Tabelle gibt die Anzahl der Züge pro Zielland des Jahres 2017 wieder.

Hafen Triest – Statistiken Züge pro Land (2017)			
Land	Anzahl der Züge	% Züge auf Gesamtsumme	Füllrate
Deutschland	2.746	32%	93%
Italien	2.685	31%	79%
Österreich	1.487	17%	84%
Tschechische Republik	531	6%	95%
Luxemburg	521	6%	95%
Ungarn	481	6%	84%
Slowakei	178	2%	88%
Belgien	53	1%	93%

INSGESAMT	8.681	100%	87%
------------------	--------------	-------------	------------

Tabelle 7 - Hafen Triest: Statistiken Züge pro Land (2017)

Wie man erkennen kann, ist Österreich das dritte Land der Eisenbahnverkehrsströme.

Insbesondere ist die Füllrate der Züge eine interessante Angabe – durchschnittlich 87%: dies zeigt an, dass die Züge sowohl auf der Hin- als auch auf der Rückfahrt mit einer starken und stabilen Nachfrage ausbalanciert sind.

Im vergangenen Dreijahreszeitraum ist der Verkehr mit Villach/Fürnitz fast konstant geblieben.

Hafen Triest – Statistiken Züge mit O/D Villach (2015-2017)			
Ziel	2015	2016	2017
Villach	415	389	372

Tabelle 8 - Hafen Triest: Statistiken Züge mit O/D Villach (2015-2017)

Der Hafen Trieste zeichnet sich auf nationaler Ebene auch aufgrund der modalen Aufteilung seines Verkehrs aus.

Insbesondere die vollen Container, die den Hafen Triest passieren, haben im Jahr 2017 zu 52% den Zug genutzt, ein auch auf europäischer Ebene besonders hoher Wert.

Hafen Triest – modale Aufteilung TEUs (2017)		
TEUs im Transit (nicht Umladung)	TEUs per Zug	%
349.039	181.522	52,01%

Tabelle 9 - Hafen Triest –modale Aufteilung TEUs (2017)

Der erhebliche Anstieg des Schienengüterverkehrs der vergangenen Jahre stellt das Problem der Kapazität des Netzes, jedes Jahr Verkehrssteigerungen von 15%-20% zu ertragen.

Die geplanten Infrastrukturmaßnahmen werden Gegenstand des Kapitels B sein.

In der Zwischenzeit beabsichtigt der Hafen Triest die Potenzialitäten der neuen Technologien zu nutzen, um die Verwendung bestehender Infrastrukturen dank der Schaffung und konstanten Steigerung des eigenen Port Community Systems zu optimieren.

Der Hafen Triest bewegt Güter und Logistikeinheiten, die per Schiff, Bahn und Straße ankommen und abfahren, gemäß dem folgenden Ablauf:

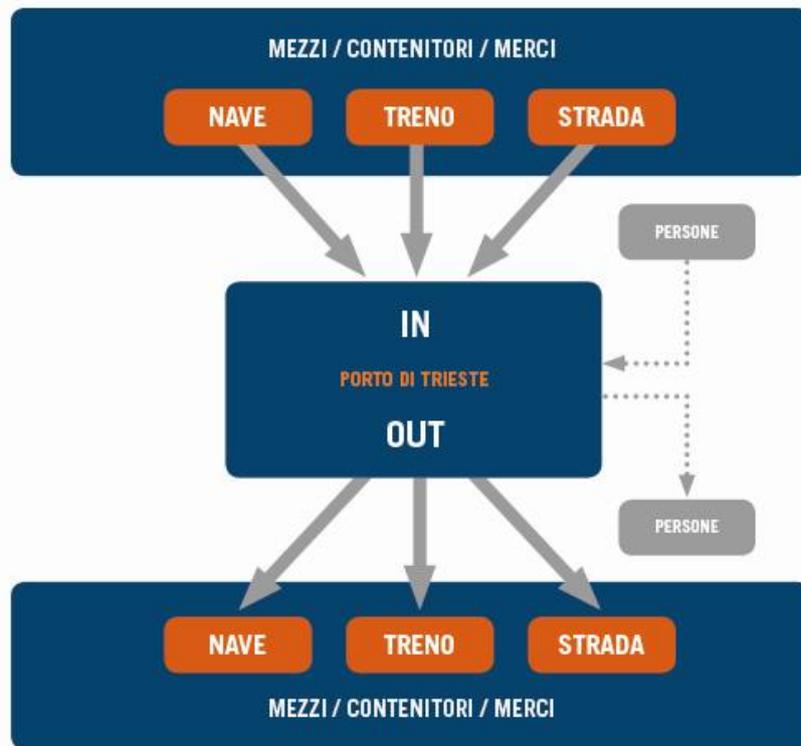


Abbildung 19 – Hafen Trieste: Fluss der Operationen

Um diesen im Laufe der Zeit dynamischen Fluss zu verwalten, zu bewerten und zu verstehen, ist es erforderlich, den Hafen Triest mit einem Port Community System (PCS) auszustatten.

Das Port Community System (PCS) ist eine technologische Plattform, die in der Lage ist, die unterschiedlichen Akteure-Organisationen, die die Gemeinschaft eines Hafens bilden, zu verbinden. Sein Zweck ist die Gewährleistung der Interoperabilität, die erforderlich ist, um unterschiedliche IKT-Systeme für die Digitalisierung und die Optimierung der Operationen in Bezug auf die Hafenprozesse zu verbinden.

Die Online-Software-Plattform namens 'Sinfomar' ist der Name des von der „Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale“, Porto di Trieste (AdSP MAO) für die Verwaltung der Verwaltungs-, Steuer- und Zollverfahren in Zusammenhang mit der Hafenlogistik verwendeten PCSs. Bei der Planung der 'Sinfomar' wurde die legislative Eigentümlichkeit des Hafens Triest, bestehend aus den Bereichen Alter Hafen, Neuer Hafen, Holz-Terminal und Industriegebiet, die sich durch teilweise oder vollständig Freihafenbereiche auszeichnen, berücksichtigt. Die Hafengebiete sind in allgemeine Bereiche (innerhalb der AdSP MAO) und in Bereiche in Konzession (innerhalb der Terminalbetreiber und privaten Betreiber) unterteilt, dort einschließlich die Bereiche in Zusammenhang mit der größten Realität der Logistik des Hafensystems wie dem Umschlagzentrum Triest in der Ortschaft Ferneti,

Das Projekt 'Sinfomar' hat die gesamte lokale und regionale maritime Welt einbezogen. Insbesondere wurden unter den privaten Betreibern die Schiffsagenten, die Spediteure, die Zollspediteure und die Terminalbetreiber einbezogen. In geringerem Maß wurden einige Transporteure und die

Überwachungsunternehmen einbezogen. Hingegen waren hinsichtlich der öffentlichen Betreiber die folgenden Akteure am Projekt 'Sinfomar' beteiligt: die Zollbehörde, die Hafenbehörde, die Finanzwache, das Kraftfahrzeugwesen, das Seegesundheitsamt, die regionalen Umschlagzentren (zuerst das Umschlagzentrum Triest, das de facto zum wichtigsten intermodalen Bezugsterminal geworden ist) und einige besondere Betreiber wie Alpe Adria (regionaler Multimodal Transport Operator), Rail Cargo Austria (Eisenbahngesellschaft), Adriafer (Eisenbahnrangierunternehmen) und die Universität Triest (von der Analyse der logistischen Daten in Zusammenhang mit dem Hafen Triest betroffenes Subjekt).



Abbildung 20 - Sinfomar: beteiligte Stakeholder

Die Zollbehörde kalkuliert, dass "für die Durchführung eines Import-/Exportvorgangs im italienischen nationalen Territorium die Betreiber neben der Zollerklärung bis zu 68 Anträge an weitere 18 Verwaltungen einreichen müssen". Dies führt seitens der Wirtschaftssubjekte zum Ausfüllen vieler Anträge und Formulare, die oftmals physisch eingereicht werden müssen, um die erforderlichen Genehmigungen, die Zulassungen, die Lizenzen und die Unbedenklichkeitsbescheinigungen, die für die Freigabe von Gütern erforderlich sind, zu erhalten. Dies führt häufig zu hohen Kosten und langen Warte- und Lagerzeiten im Lager der Güter in den Terminalbereichen. Aus Sicht der öffentlichen Einrichtungen hingegen führt der Anstieg des Verkehrsvolumens auf der internationalen Bühne, der in den vergangenen Jahrzehnten registriert wurde, zur Verarbeitung eines stets wachsenden Volumens von Papierakten und -dokumenten. Dies erfordert die Verfügbarkeit einer erheblichen Anzahl an Humanressourcen für die Bearbeitung des Verwaltungsaufwands. Zudem verursacht das Fehlen von gemeinsamen Standards zusammen mit der mangelnden Koordinierung Verzögerungen der

Güterströme und führt zur Benachteiligung der Wettbewerbsfähigkeit des Landes insgesamt. Angesichts dieser Überlegungen und in Synergie mit den internationalen Interessen und der Europäischen Union in Zusammenhang mit der strategischen Bedeutung von Häfen hat sich die Digitalisierung des Sektors im nationalen Territorium als das vorrangige Ziel erwiesen, das über einer schrittweise Dematerialisierung der Verfahren, die die Anwendung von gemeinsamen Standards, die in der Lage sind, die Informationsströme zwischen den unterschiedlichen Akteuren zu verwalten und zu optimieren, zu erreichen ist.

In dieser Hinsicht wird die italienische Zollbehörde als eine der am stärksten entwickelten Europas betrachtet. 'Sinfomar' war dank seiner Physiognomie, die sich aufgrund der Besonderheiten des Freihafens entwickelt hat, der den Grad des Fortschritts in Bezug auf die administrative Kapazität aus regulatorischer Sicht charakterisiert hat, das erste PCS in Italien, das anerkannt und über eine Hafenbehörde und in Bezug auf die wesentlichen Kompetenzaufgaben in Zollangelegenheiten mit dem IKT-System, das im Jahr 2003 von der Zollbehörde umgesetzt und 'AIDA' (Automazione Integrata Dogane Accise) genannt wurde, verbunden wurde. Mit der Umsetzung des Systems AIDA und durch die Platzierung als Ende hat die schrittweise Dematerialisierung der Zollverfahren, hat die erweiterte Ausrichtung der Behörde insbesondere die Inbetriebnahme eines einzigen Zollschalers geplant, der die betroffenen öffentlichen Verwaltungen verpflichtet, die eigenen Kompetenzverfahren, deren Inhaber sie bleiben, zu ergänzen, um eine "einzigste Schnittstelle" ('single window') als Verbindungspunkt anzubieten, an dem alle Informationen ein einziges Mal angegeben und den verschiedenen Subjekten/zuständigen nationalen und europäischen Einrichtungen zur Verfügung gestellt werden – jede für das Segment seiner Kompetenz.

Entstanden aus dem Projekt ITS Adriatic Multiport Gateway und von der Europäischen Kommission im Rahmen des TEN-T-Programms kofinanziert, ist das System 'Sinfomar' seit 2014 aktiv. Ziel ist die Verbesserung der Effizienz und der Fließfähigkeit des Verkehrs von und zum Hafen Triest, sowie als Kontroll-, Überwachungs- und Marketinginstrument. Die im System 'Sinfomar' vorhandenen Daten werden in Echtzeit von den privaten Betreibern eingefügt und anschließend über die Kontrollmaßnahmen, die von den zuständigen öffentlichen Behörden - wie die lokalen Büros der Zollbehörde und der Finanzwache - ausgeführt werden, validiert. Mit diesen Verifizierungsmaßnahmen bescheinigen sie die Zuverlässigkeit. Diese Informationen, die zusätzlich von der Software 'Sinfomar' ausgearbeitet werden, sind nicht nur für Verwaltungszwecke, sondern auch zu informativen-statistischen und strategischen Zwecken von besonderer Bedeutung.

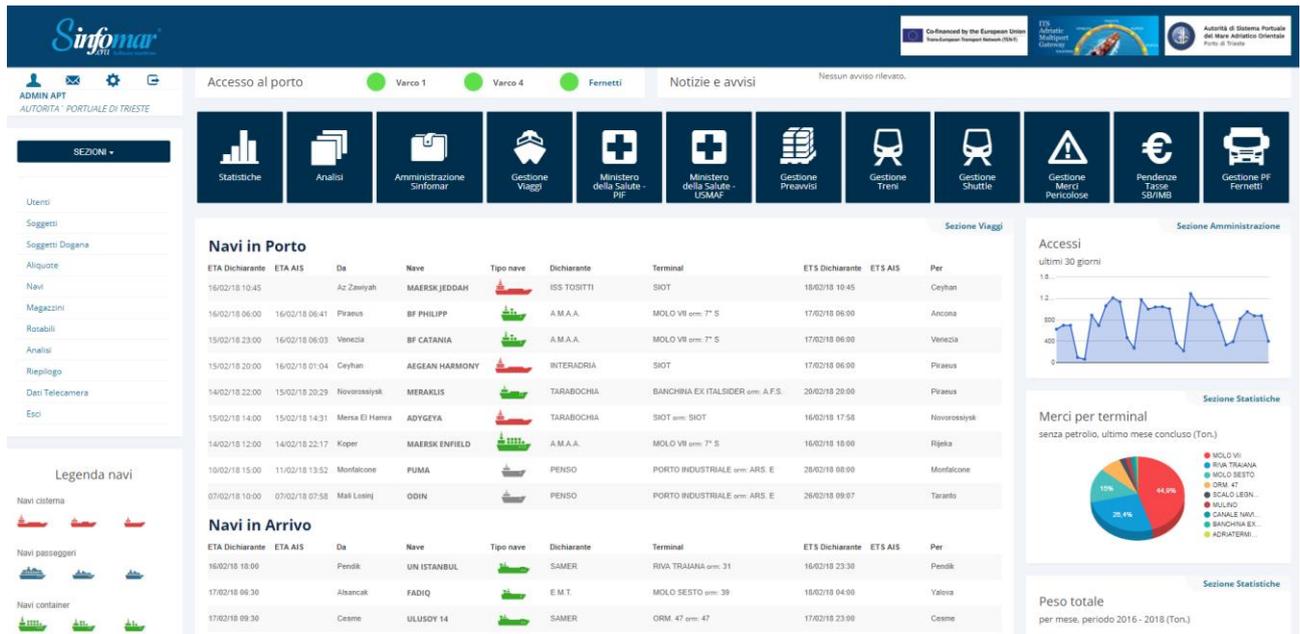


Abbildung 21 - Sinfomar: Hauptbildschirm

Aus technischer Sicht ist 'Sinfomar' in Module und Untermodule auf Grundlage internationaler und unentgeltlicher Sprachen und Standard-Open Sources strukturiert, insbesondere durch massiven Einsatz von Technologien in Zusammenhang von den Webservices über die Verwendung von XML.

Ein grundlegender Aspekt der Software ist der, in konstanter Entwicklung zu sein, um die Anpassung der Funktionalitäten an die Dynamiken der Veränderung, die die unterschiedlichen Transportsysteme und das entsprechende Engagement in der Anpassungsfähigkeit von 'Sinfomar' hat zudem die Zusicherung der vollen Einhaltung der geltenden nationalen Gesetzgebung und der Anweisungen der Leitfäden und internationalen Normen zum Thema Zoll, Gesundheit und Sicherheit zum Ziel.

Unter den Hauptmerkmalen ermöglicht 'Sinfomar'

- die telematische Verwaltung der Handhabung der Güter und Mittel, die sie transportieren, sowohl bei Ankunft als auch bei Abfahrt, für jede Art von verwendetem Frachtführer (Schiff/Zug/LKW) und das Erlauben der Rückverfolgbarkeit und die unverzügliche logistische Identifizierung über die Hafenkonzession;
- die Automatisierung der Zugriffsanträge über das Paradigma 'single window'. So werden die administrativen und bürokratischen Verfahren in Bezug auf den Hafenverkehr flüssiger und schneller und gewährleisten so die Möglichkeit, automatisch die Daten in das System einzufügen, ohne dass ihre manuelle Eingabe erforderlich ist;
- Planung der Möglichkeit, telematische Erklärungen zu machen, die schrittweise alle Akteure in der Hafengemeinschaft wie Zoll, Hafenamts, Finanzwache, Schifffahrtagenturen,

Spediteure, Terminalbetreiber, Eisenbahnunternehmen und Lasttransportunternehmer investieren;

- die Bereitstellung von vergleichenden Analysen und aggregierten und disaggregierten statistischen Daten, ohne dass es erforderlich ist, auf externe Plattformen für die Einrichtung einer Datenbank zurückzugreifen;
- die Gewährleistung der Interoperabilität mit IKT-Plattformen, die von sowohl öffentlichen als auch privaten Bezugsstakeholdern für die Verwaltung und die Optimierung der logistischen Kette des Transports entwickelt und implementiert wurde. Zu denen gehören: AIDA (Zoll), PMIS2 (Hafenamt), der TROVATORE (Zoll), die Software i-Gate (Digitaler Hafen), heute in der größten Plattform Vigate (Vitrociset S.p.A.) miteinander verschmolzen, die TOSs (Terminal Operating Systems), die von Terminalrealitäten verwendet werden, wie die Plattform NAVIS (Trieste Marine Terminal) und SINFOSEC des Umschlagzentrums Triest (Ferneti).
- die Verwaltung von Daten bei Anwendung internationaler Standards (darunter ISO - International Organization for Standardization, TARIC - integrated Tariff of the European Union, HS - Harmonized System, ILU - Intermodal Loading Units in Europe, BIC - Bureau International des Containers et du Transport Intermodal, UIC Union Internationale Des Chemins De Fer), um die Daten zu vereinheitlichen und sie untereinander vergleichbar zu machen, obgleich sie sich auf verschiedene Realitäten und Transportarten (zum Beispiel Schiff und Zug) beziehen. 'Sinfomar' ist in der Tat in der Lage, Kodierungen wiederaufzuarbeiten, die von Systemen, die von Dritten entwickelt wurden, erzeugt wurden und sie, falls erforderlich, in Standardkodierungen umzuwandeln;
- die Verwaltung und die Optimierung von Logistik-/Sicherheits-/Zollverfahren des Hafens Triest und seines Freilagers.

'Sinfomar' wurde konzipiert, um sich auf eine Reihe von Betriebsmodule gemäß dem nachfolgend wiedergegeben allgemeinen Schema zu stützen:

1. Vorankündigungen von Ankunft-Abfahrt;
2. Schiffe;
3. Güter;
4. Fahrzeuge;
5. Züge;
6. Statistiken/Analysen;
7. Personen;
8. Seegesundheit;
9. Gefahrgüter;
10. Verschiffungs- und Ausschiffungsgebühr;

11. Externer Terminal Freilager.

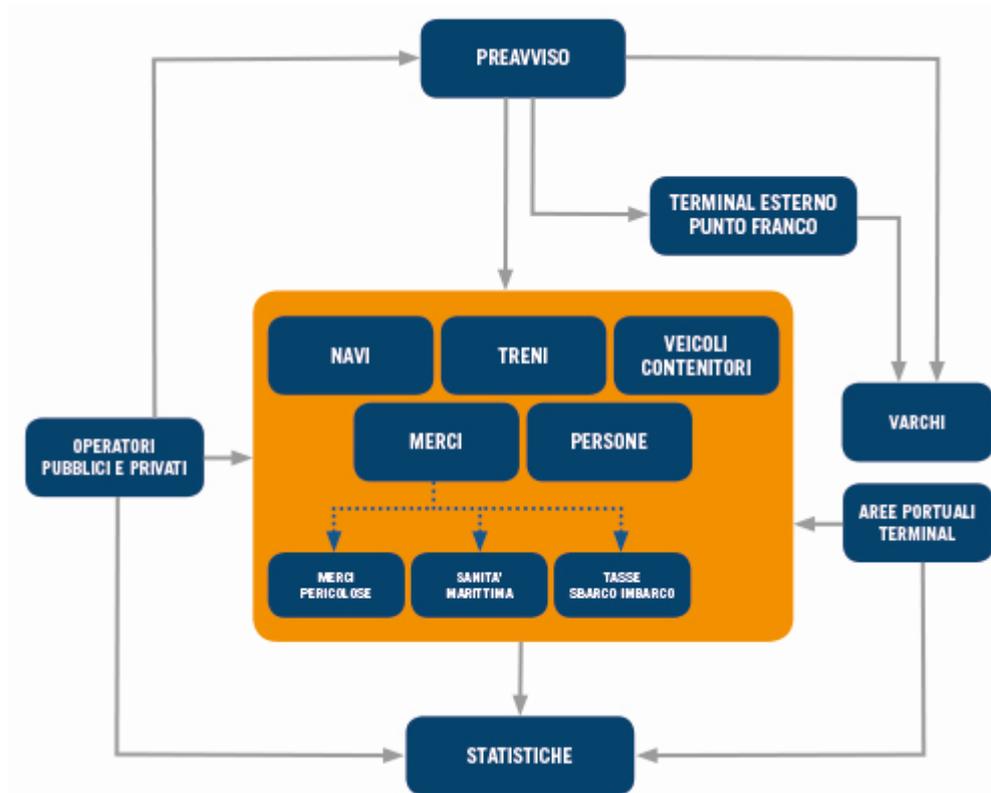


Abbildung 22 – Sinfomar: Module

Für die Zwecke des Projekt SMARTLOGI ist das relevanteste Modul das Modul Züge, das für die Verwaltung von am Hafen Triest ankommenden oder abfahrenden Zügen verantwortlich ist und vollständig mit den anderen am Schienenverkehr beteiligten Modulen, insbesondere mit dem Modul Schiffe, dank der Bahnübergänge des Hafens, die über optische Ablesung für die Kontrollmaßnahmen bei Einfahrt und Ausfahrt des Zuges verfügen und in der Lage sind, die ILU-Kodierungen für die Fahrstraßen, BIC für die Container, UIC für die Waggons, zu erkennen, integriert ist.

Am 1. Januar 2018 wurde ein weiterer Schritt in Richtung Dematerialisierung der Kontroll- und Genehmigungsmaßnahmen der Eisenbahnhandhabungen getan, indem die Handhabung der Züge mit der der Schiffe gleichgesetzt wird und die Zoll-, Logistik und Security-Verwaltungsregeln des Zolls über die Standardisierung und die automatische Generierung von Ankunfts- und Abfahrtsdokumenten von Züge vereinheitlicht wurden.

Um die vollständige Verfolgung eines per Zug angekommenen und mit dem Zug abgefahrenen - oder umgekehrt - Containers/Fahrzeugs/Güter zu erlauben, muss der Eisenbahnfrachtführer oder sein Vertreter für jeden Zug von oder zum Hafen Triest ein Warenmanifest mit Hilfe des CH30-Modells - Manifest des einfahrenden oder abfahrenden Zugs - einzureichen.

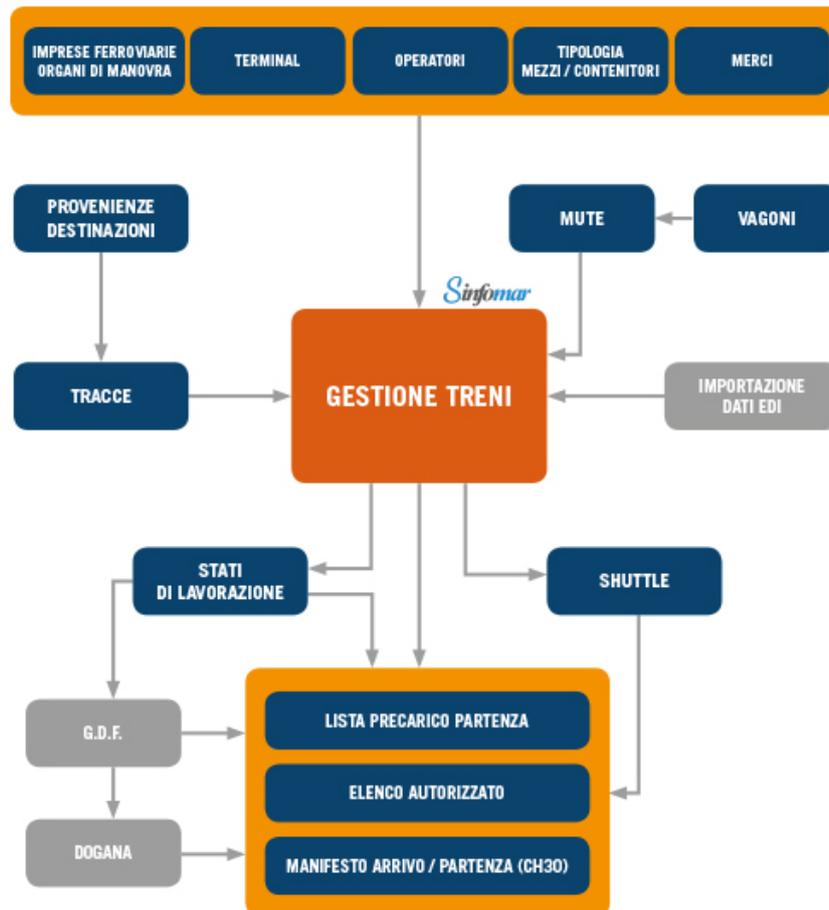


Abbildung 23 - Sinfomar: Modul Züge

Dieses Verfahren beinhaltet die Beteiligung unterschiedlicher Betreiber:

- Eisenbahngesellschaften und Rangiergesellschaften;
- die MTO-Betreiber - Multimodal Transport Operator;
- die Terminalbetreiber;
- Zugagenten und Spediteure;
- der Zoll und die Finanzwache.

In Vergangenheit gab es im Hafen Triest 13 unterschiedliche CH30-Modelle mit nicht standardisierten und daher nicht miteinander vergleichbaren Daten. Heute erlaubt 'Sinfomar' die Generierung eines CH30 in einem einzigen Format, das mit den Betreibern und dem Zoll gemäß den objektiven Kriterien vereinbart und durch Verwendung einer gemeinsamen Terminologie und Struktur erstellt wurde.

Diese Standardisierung hat mit der fast vollständigen Beseitigung von Fehlern und einer erheblichen Vereinfachung beim Austausch von Daten zwischen verschiedenen öffentlichen und privaten Betreibern sowie mit der fast vollständigen Annullierung subjektiver Interpretationen verwendeter Daten zu hervorragenden Ergebnissen geführt.

Das reine Vorhandensein von Barcodes, die die Zollangaben der MRN des Gütermanifests des Zuges enthalten, hat den Zollbetreibern ermöglicht, die Warenposten auf AIDA mit Hilfe eines manuellen

Scanners zu schließen und die Erfassungszeiten der Informationen von 10/15 Minuten auf weniger als eine Minute zu bringen und die Fehler aufgrund der manuellen Eingabe der Daten zu eliminieren.

Zudem wurde auf diese Weise eine vollständige Verfolgung der Güter und der logistischen Einheiten, die diese enthalten, möglich gemacht.

MMTP CH30 PF - TRENO IN PARTENZA

 treno nr.: 41850 di data: 29/01/2018 ora: 04:50

 spedizione: TRS.0301P agente: SAMER & CO SHIPPING SPA diretto a: Krefeld in arrivo da: SAMER SEAPORTS TERMINALS

 allibramento Sinfomar 870204 del 28/01/2018

Pos.	Vagone	Targa n. container	Merce	Semirmerchio/Container			Sigilli	UNDO	Tipo documento	Numero documento doganale	Nr. Sinfomar
				Massa	Tara	M. lorda					
6	338549926412	ILU : NEDE1001444 Targa: /34 KJ 2868	GOMMA E LAVORI DI GOMMA HS: 4016 95 00	19.591	7.500	27.091	00723209		TI/MRN	 TI/MRN: 18TR16010000027903	870199
		ILU : GBRA0000080 Targa: /34 FV 1764	FILATI SINTETICI HS: 5402	19.388	7.500	26.888	00660739		TI/MRN	 TI/MRN: 18TR27010000071379	870195
7	318049536549	VAGONE VUOTO									
8	378049520455	VAGONE VUOTO									
9	378049563109	VAGONE VUOTO									
10	378049525280	CNTR : EIBB4508410	TESSUTI IMPREGNATI, SPALMATI HS: 5909 00 10	14.145	4.000	18.145	05118866		TI/MRN	 TI/MRN: 18TR34120000085705	870196
		CNTR : EIBB4509612	LAVORI DI GHISA, FERRO HS: 7307 19 90	11.600	4.000	15.600	0518708		TI/MRN	 TI/MRN: 18TR34120000085713	870189
11	318049610310	CNTR : SANU7966377	VEICOLI AUTOMOBILI, TRATTORI HS: 8708 29 90	2.491	4.000	6.491	01472006		TI/MRN	 TI/MRN: 18TR41030000022815	870192
		CNTR : EIBB4509443	LAVORI DI GHISA, FERRO HS: 7306 19 10	22.740	4.000	26.740	00739127		TI/MRN	 TI/MRN: 18TR16040000017517	870190
12	318045563596	CNTR : SANU7960255	MACCHINE ED APPARECCHI ELETTRICI HS: 8516 79 20	9.300	4.000	13.300	05118410		TI/MRN	 TI/MRN: 18TR34120000083476	870191
13	378049563000	VAGONE VUOTO									
14	378049563034	VAGONE VUOTO									
15	338549926248	VAGONE VUOTO									

Stampato il 09/02/2018 alle ore 15:52 - pagina 2 di 3



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porto di Trieste



Abbildung 24 - Sinfomar: Beispiel von CH30

Das Modell CH30 ist ein Werkzeug, das die Schaffung eines Logistik- und Zollkorridors mit dem Umschlagzentrum von Fünitz ermöglicht: seine weitere Entwicklung und Verbesserung werden Gegenstand der Tätigkeiten des WP4 sein.

3. Werkzeuge für die Entwicklung des multimodalen Güterverkehrs

Der Anstieg des Schienenverkehrs von/zum Hafen Triest wurde durch das Regionalgesetz Nr. 15/2004 unterstützt.

Um eine effektive modale Integration verschiedener Transportsysteme zu schaffen und damit ansteigende Anteile des Güterverkehrs von der Straße auf alternative Verkehrsträger (Schiene und See) zu schaffen. Die Region FJV unterstützt mit Hilfe dieser Norm die Einrichtung, die Inbetriebnahme und die Schaffung von See- und Schienenverkehrsdienstleistungen, mit folgender Gliederung:

- intermodale Schienentransportdienste mit Abfahrt und/oder Ankunft von den Logistik- und Hafenknotenpunkten im regionalen Territorium auf den nationalen und internationalen Transitstrecken; die Hilfen zielen auf die Kompensation der unterschiedlichen externen Kosten und Kosten der Verwendung der Infrastruktur zwischen dem Straßen- und dem

Schienenmodus, sowie die Reduzierung von zusätzlichen Kosten aufgrund des Bestehens von natürlichen und strukturellen Benachteiligungen (z.B. physische Barrieren, Grenzen unterschiedlicher Mitgliedsstaaten und Nicht-Mitgliedsstaaten, Traktionsaustausch, mangelnde Interoperabilität des verwendeten Eisenbahnmaterials, Einschränkungen bei der Verwendung von Schienenfahrzeugen und keine gleichartigen Zugangsbedingungen zur Eisenbahninfrastruktur zwischen den verschiedenen Ländern) ab;

- neue Seedienste für den kombinierten Transport von Gütern, die an den Häfen im regionalen Territorium ankommen und/oder abfahren, in Einklang mit den Leitlinien, die in den neuen Gemeinschaftsrichtlinien für die Entwicklung des transeuropäischen Transportnetzes spezifiziert wurden.

In Bezug auf den intermodalen Schienenverkehr wird die Grundbemessung für Hilfe auf 33,00 Euro pro transportierter intermodaler Einheit festgesetzt. Dies entspricht der Differenz zwischen externen Kosten für den Transport von Gütern zwischen dem Straßen- und dem Schienenmodus auf einer Strecke von mindestens 100 km. Für Strecken unter 100 km werden keine Hilfen gewährt. Die Grundbemessung für Hilfe kann mit der Anwendung eines Koeffizienten, der die Länge der Strecke und die Anzahl der durchquerten Länder berücksichtigt, angepasst werden. Unter keinen Umständen darf jedoch die Höhe der Hilfe 30% der Kosten des intermodalen Transportdienstes überschreiten.

- für Bahnstrecken zwischen 100 und 250 km ist der anwendbare Anpassungskoeffizient 1,00 bei der Durchquerung eines Staatsgebiets, 1,20 bei der Durchquerung zweier Staaten und 1,30 bei der Durchquerung von drei Staaten;
- für Bahnstrecken zwischen 251 und 450 km ist der anwendbare Anpassungskoeffizient 0,90 bei der Durchquerung eines Staatsgebiets, 1,10 bei der Durchquerung zweier Staaten und 1,30 bei der Durchquerung von drei Staaten;
- für Bahnstrecken gleich oder höher von 451 km ist der anwendbare Anpassungskoeffizient 0,80 bei der Durchquerung eines Staatsgebiets, 1,00 bei der Durchquerung zweier Staaten und 1,20 bei der Durchquerung von drei Staaten oder mehr;

Die Hilfe wird als Subvention gewährt und kann in zwei Raten gezahlt werden: eine Vorauszahlung in Höhe von 40% und anschließend der Restbetrag. Die Vorauszahlung wird nach vorherigem Nachweis des effektiven Beginns des Dienstes erbracht sowie nach der Unterzeichnung einer Bürgschaftspolice zur Abdeckung des Wertes, der dem vom Bankinstitut oder von der Versicherungsgesellschaft geforderten jährlichen Gesamtbeitrag entspricht. Zudem muss sich die Gesellschaft verpflichten, die erhaltenen Beträge zu erstatten, falls dem Begünstigten der Beitrag verlustig geht. Der Restbetrag wird nach vorheriger Überprüfung, dass der Dienst den Fristen und den Bedingungen für die Zahlung der Hilfe entspricht, für jedes einzelne Jahr der Durchführung des Dienstes gezahlt.

Falls der Begünstigte nicht die gesamte Höhe des Beitrags für die Reduzierung der effektiv praktizierten Gebühren verwendet oder die übernommenen Verpflichtungen nicht einhält oder das praktizierte Gebührenschemata verändert, wird ihm die Hilfe aberkannt und er muss die erhaltenen Vorauszahlungen zurückerstatten.

In Bezug auf die neuen Seedienste wird die Grundbemessung für Hilfe auf den Betrag von 54,00 Euro pro transportierte Einheit festgesetzt. Dies entspricht der Differenz zwischen externen Kosten für den Transport von Gütern zwischen dem Straßen- und dem Seemodus auf einer Strecke von mindestens 100 km. Für Seeverkehrsdienstleistungen unter 20 MM (Seemeilen), d.h. der Entsprechung von Diensten über Land, die das Territorium der Region FJV durchqueren, werden keine Hilfen gewährt. Die Grundbemessung für Hilfe kann mit der Anwendung eines Koeffizienten, der die Länge der Route und die Anzahl der Landungen in den Häfen berücksichtigt, auf Grundlage der nachfolgend erläuterten Art und Weise Anwendung angepasst werden. Unter keinen Umständen darf jedoch die Höhe der Hilfe 30% der Kosten der Seetransportdienste überschreiten:

- für eine Seestrecke zwischen 20 und 250 Seemeilen (MM) ist der anwendbare Anpassungskoeffizient 1,00 für Dienstleistungen mit abschließender Landung in einem anderen nationalen Hafen, 0,90 für Dienstleistungen mit abschließender Landung in einem anderen Gemeinschaftshafen und 0,80 für Dienstleistungen mit Zwischenlandung in einem Gemeinschaftshafen oder internationalen Hafen und abschließender Landung in einem anderen nationalen Hafen oder umgekehrt;
- für eine Seestrecke zwischen 251 und 500 Seemeilen ist der anwendbare Anpassungskoeffizient 0,80 für Dienstleistungen mit abschließender Landung in einem anderen nationalen Hafen, 0,60 für Dienstleistungen mit abschließender Landung in einem anderen Gemeinschaftshafen oder internationalen Hafen und 0,40 für Dienstleistungen mit Zwischenlandung in einem Gemeinschaftshafen oder internationalen Hafen und abschließender Landung in einem anderen nationalen Hafen oder umgekehrt;
- für eine Seestrecke höher als 500 Seemeilen – und in jedem Fall innerhalb des Beckens des Ionischen Meeres, begrenzt durch die Verbindungslinie Capo Passero (Italien - Sizilien) mit Capo Matapan (Griechenland) – ist der anwendbare Anpassungskoeffizient 0,70 für Dienstleistungen mit abschließender Landung in einem anderen nationalen Hafen, 0,50 für Dienstleistungen mit abschließender Landung in einem anderen Gemeinschaftshafen oder internationalen Hafen und 0,30 für Dienstleistungen mit Zwischenlandung in einem Gemeinschaftshafen oder internationalen Hafen und abschließender Landung in einem anderen nationalen Hafen oder umgekehrt.

Die Hilfe wird als Subvention gewährt und kann in zwei Raten gezahlt werden: eine Vorauszahlung in Höhe von 40% und anschließend der Restbetrag. Die Vorauszahlung wird nach vorherigem Nachweis

des effektiven Beginns des Dienstes erbracht sowie nach der Unterzeichnung einer Bürgschaftspolice zur Abdeckung des Wertes, der dem vom Bankinstitut oder von der Versicherungsgesellschaft geforderten jährlichen Gesamtbeitrag entspricht. Zudem muss sich die Gesellschaft verpflichten, die erhaltenen Beträge zu erstatten, falls dem Begünstigten der Beitrag verlustig geht. Der Restbetrag wird nach vorheriger Überprüfung, dass der Dienst den Fristen und den Bedingungen für die Zahlung der Hilfe entspricht, für jedes einzelne Jahr der Durchführung des Dienstes gezahlt.

Auch in diesem Fall wird, falls der Begünstigte nicht die gesamte Höhe des Beitrags für die Reduzierung der effektiv praktizierten Gebühren verwendet oder die übernommenen Verpflichtungen nicht einhält oder das praktizierte Gebührenschemata verändert, diesem die Hilfe aberkannt und er muss die erhaltenen Vorauszahlungen zurückerstatten.

Die vom R.G.15/2004 vorgesehenen Maßnahmen haben positiv die Prüfung der Europäischen Kommission für die Kontrolle zu staatlichen Beihilfen bestanden.

Das R.G. 15/2004 ist nicht für Entfernung unter 100 km anwendbar, da sie nicht die sogenannte "letzte Meile", den letzten Teil der Strecke mit Ankunft/Abfahrt am Ursprung/Ziel, der im Allgemeinen mit dem Straßenmodus betrieben wird, umfassen.

Um die Multimodalität auch in dieser Phase zu unterstützen, hat die Region FJV Fördermittel im Rahmen von *de minimis* bereitgestellt. Im Oktober 2017 hat der Regionalrat der Region FJV einen Etat von 1,8 Millionen Euro für den regionalen kombinierten Verkehr zugunsten der Privatfirmen im Bereich des Transports, Handels und Handhabung von Gütern, die ihren Hauptsitz in der Region haben, genehmigt. Ziel war die modale Übertragung von Stahlbrammen mit dem Bestimmungsort der im Industriegebiet Aussa-Corno niedergelassenen Walzwerke, die derzeit im Hafen Monfalcone landen, da die Meerestiefen von Porto Nogaro das Anlegen von Schiffen aus dem Schwarzen Meer nicht erlauben und sie mit erheblichen Problemen für die betroffenen Gebiete über Straße überführt werden.

Die Region FVG hat 400.000 Euro bereitgestellt, um den Rückgriff auf die Bahn zu fördern. Die Mittel erlauben die Kompensation der höheren Kosten aus dem Transport auf der Schiene und werden unter den Unternehmen, die einen Antrag gestellt haben, aufgeteilt: es werden 200.000 Euro der Inter-Rail für den experimentellen Eisenbahntransport von Brammen von Monfalcone nach Porto Nogaro und weitere 200.000 Euro für Interessebekundungen, die von DB Cargo Italia, Captrain Italia und Mercitalia Rail eingereicht wurden, zugewiesen.

Mit derselben Absicht der modalen Übertragung hat die Region beschlossen 1.222.800 Euro (222.800 Euro für das Geschäftsjahr 2017 und 1.000.000 Euro für das Jahr 2018) zu Gunsten des Transports der Bramme auf dem Seeweg zwischen den beiden Anlaufhäfen Monfalcone und Porto Nogaro mittels Umladung auf für das Anlegen geeignete Wasserfahrzeuge (Binnen-Seeschiffe) bereitzustellen. Nur zwei der drei Vorschläge wurden zugelassen: der der Fratelli Cosulich (beantragter Beitrag von 1.296.000 Euro) und der von Friultrans (beantragter Beitrag von 1.811.792,87 Euro), Spediteure mit

Hauptsitz in Porto Nogaro und weiteren Büros in Monfalcone und im Umschlagzentrum von Cervignano, die jeweils 111.400 Euro Anzahlung für die Inbetriebnahme des Dienstes erhalten.

Alle regionalen und nationalen in der Region FJV anwendbaren Maßnahmen zur Unterstützung des kombinierten Verkehrs werden detailliert im Deliverable D.3.3.1. beschrieben.

B. Zukunftsszenarien

Wie in Absatz A2 angedeutet ist der Eisenbahnverkehr des Hafens Triest in den letzten drei Jahren erheblich angewachsen und auch für das Jahr 2018 wird ein Anstieg von 15%-20% erwartet. Eine derart starke Zunahme in einem solch kurzen Zeitraum wird kurzfristig zur Sättigung der Eisenbahnkapazität des Netzes führen.

Der Hafen Triest ist mit den nationalen Eisenbahnlinien und damit mit den TEN-T-Netzen, über die folgenden Knotenpunkte verbunden:

1. Campo Marzio, der die Hafenkais V, VI (RoRo) und VII (Container) bedient, wo derzeit der Hauptteil des Verkehrs konzentriert ist;
2. Servola, der den Industriebahnhof, d.h. Terminal für verschiedene Güter und einer der wichtigsten Stahlproduktionsstätten in Norditalien bedient;
3. Aquilinia, zum Dienst des Industriegebiets von Triest

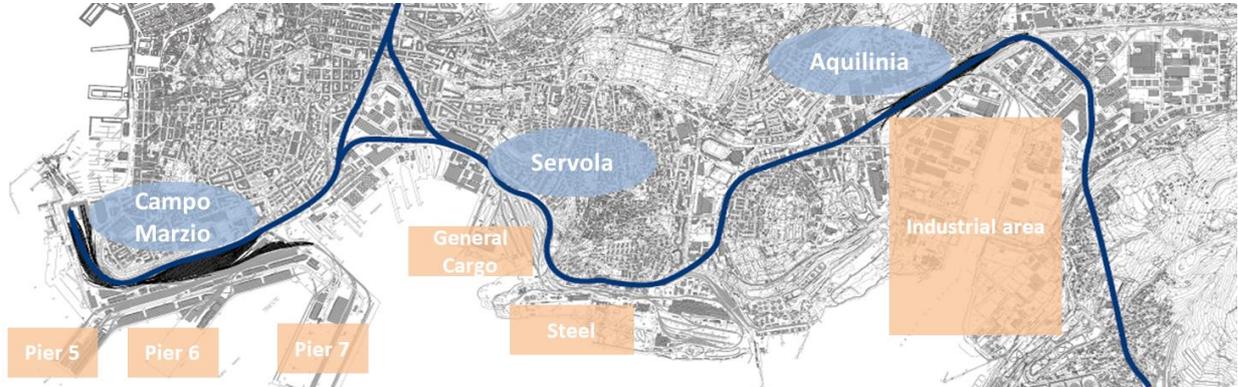


Abbildung 25 – Hafen Triest: Eisenbahninfrastrukturen

Der Bebauungsplan des Hafens Triest, genehmigt im Jahr 2016, sieht eine erhebliche Expansion der Hafeninfrastrukturen für den Seeverkehr vor.

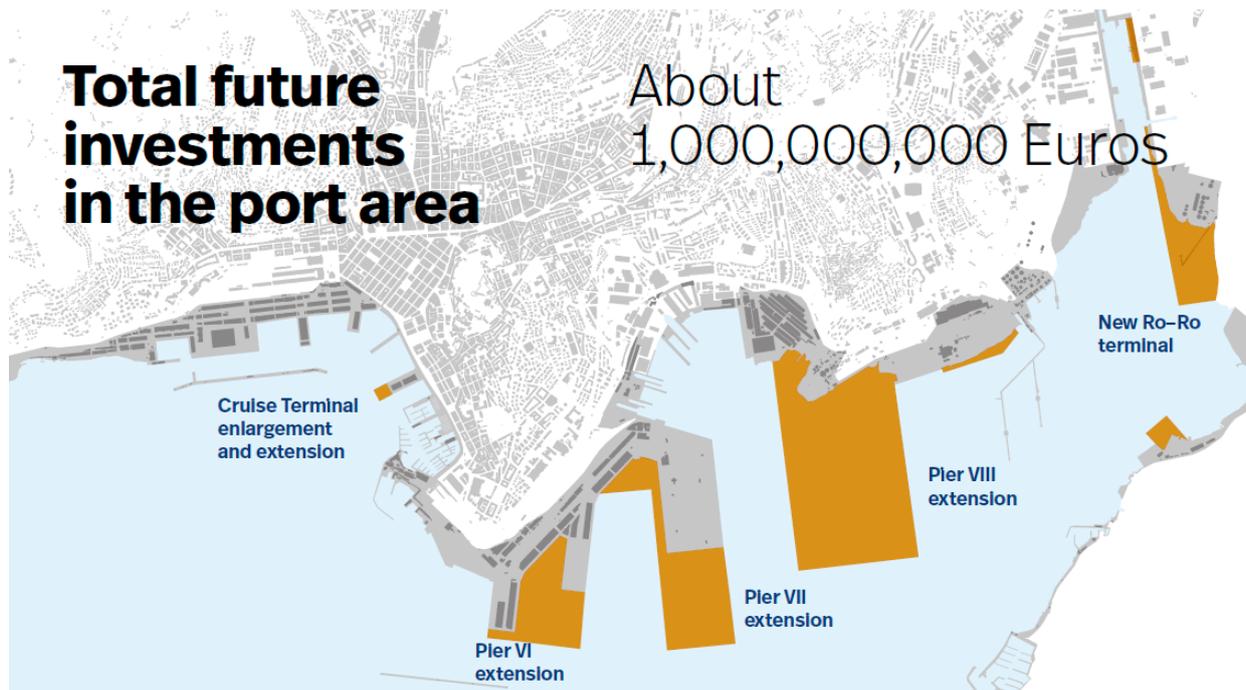


Abbildung 26 - Hafen Triest: neue vom RPP geplante Infrastrukturen

Folglich richten sich die Hauptinvestitionen für die Infrastrukturen des Hafens Triest an die Erhöhung der Gesamtkapazität des Güterumschlags mit besonderem Augenmerk auf die Bahnkapazitäten und die Intermodalität, auch indem EU-Mittel angezogen werden. Die bedeutendsten vom TEN-T / CEF-Programm kofinanzierten EU-Projekte, an denen der Hafen Triest beteiligt ist, sind:

1. NAPA STUDIES (2013-EU-21017-S): Machbarkeitsstudie für die Steigerung der Eisenbahninfrastrukturen des Hafens Triest und Entwicklung des Port Community Systems (Gesamtbudget: 325.000 Euro, EU-Finanzierung: 162.500 Euro);
2. NAPA4CORE (2014-EU-TM-0343-M): Konstruktion der sogenannten "Logistikplattform" innerhalb des Terminals für das Stückgut, das die Wurzel des neuen Hafenkais VIII (Gesamtbudget: 79 Millionen Euro, EU-Finanzierung: 15,8 Millionen Euro) sein wird;
3. Adri-Up (2015-EU-TM-0310): funktionelle und technische Umstrukturierung des Hafenkais VI (Gesamtbudget: 6,6 Millionen Euro, EU-Finanzierung: 1,980 Millionen Euro).

Unter Berücksichtigung der zuvor genannten Investitionspläne sowie der der Terminalbetreiber wird die Nachfrage nach Eisenbahnverkehr in den kommenden Jahren erheblich ansteigen.

In diesem Zusammenhang besteht das Global Project (2018-2025) für die Bahninfrastrukturen des Hafens Triest in ihrer Steigerung, um sich dem Wachstumstrend im zweistelligen Bereich der Ströme des Eisenbahnverkehrs anzupassen.

Das Global Project umfasst vier Hauptabschnitte:

1. Steigerung der Ortsbahnanbindung;

2. Infrastrukturelles Upgrade für die Reaktivierung der Bahnstrecke, die den Bahnhof Aquilinia mit Campo Marzio verbindet;
3. Steigerung der bestehenden Infrastrukturen und des neuen Bahnhofs Holzterminal;
4. Infrastrukturelle und technologische Steigerung des Rangierbahnhofs, der die Hafenkais V, VI (RoRo-Transport) und VII (Container) mit dem Bahnhof Campo Marzio und damit mit den nationalen Bahnstrecken verbindet;

Die italienische Regierung hat bereits den Großteil dieses globalen Projekts finanziert, aber nur in den Bereichen des nationalen Infrastrukturbetreibers (Rete Ferroviaria Italiana - RFI S.p.A.):

Hafen Triest - Global project		
Maßnahme	Kosten (Euro)	verfügbare Mittel (Euro)
Steigerung der Ortsbahnanbindung	67.000.000	67.000.000
Infrastrukturelles Upgrade für die Reaktivierung der Bahnstrecke, die den Bahnhof Aquilinia mit Campo Marzio verbindet	28.000.000	18.000.000
Steigerung der bestehenden Infrastrukturen und des neuen Bahnhofs Holzterminal	50.000.000	0.00
Infrastrukturelle und technologische Steigerung des Rangierbahnhofs di Campo Marzio	32.400.000	0.00
INSGESAMT	177.400.000	85.000.000

Tabelle 10 – Hafen Triest: Global Project Eisenbahninfrastrukturen

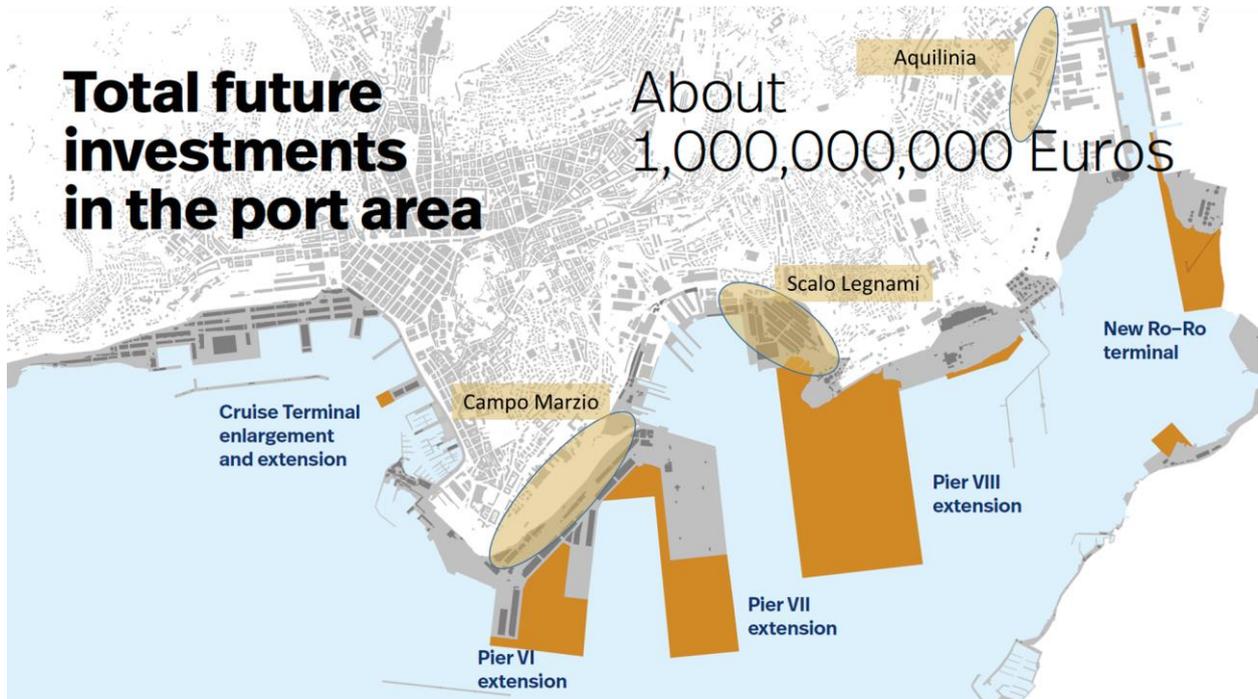


Abbildung 27 – Hafen Triest: Identifizierung der Eisenbahnhöfe

Die Ziele des Global Project sind die folgenden:

- Beseitigung von Engpässen in der weiteren Entwicklung von Bahnverbindungen von/zum Hafen Triest;
- Erhöhung der Gesamtumschlagskapazität des Hafens Triest durch Beschleunigung der Güterströme per Zug und Überwindung des Mangels an Lagerplatz aufgrund der Nähe zur Stadt Triest;
- Verbesserung der Wettbewerbsvorteile der Südroute in Richtung der mittel- und osteuropäischen Märkte durch den Hafen Triest (indem eine gültige Alternative zu den Häfen Nordeuropas angeboten wird und eine ausgewogene regionale europäische Entwicklung und eine Reduzierung des Nord-Süd-Missverhältnisses durch Verringerung der Engpässe der nördlichen Häfen unterstützt wird);
- Aufwertung der Rolle des Hafens Triest als strategischer Faktor für das Wachstum und die Wettbewerbsfähigkeit des adriatisch-ionischen Bereichs;
- Entwicklung des Hafens Triest, Kernknotenpunkt des TEN-T-Netzes, durch Verbesserung der Erreichbarkeit des Hinterlandes;
- Verbesserung der Integration des Hafens Triest im zentralen TEN-T-Netz, hauptsächlich mit den Adriatisch-Baltischen und Mediterranen Korridoren;
- Steigerung der Entwicklung der multimodalen Verbindungen mit dem Hinterland des Hafens Triest;
- Steigerung der Effizienz und Reduzierung der Umweltauswirkung der Verkehrssysteme, insbesondere durch Bereitstellung alternativer, nachhaltiger und umweltfreundlicher Transportlösungen.

Wie im vorherigen Absatz dargelegt sind die Hafenkais V, VI (RoRo) und VII (Container) mit dem nationalen Netz über den Bahnhof "Campo Marzio", der von RFI S.p.A. verwaltet wird über den Hafentrangierbahnhof im Besitz von AdSP MAO verbunden und bilden den Großteil des Eisenbahntransports des Hafens. Daher ist er der strategischste und sensibelste Teil des Eisenbahnnetzes des Hafens, der sich auf die Gesamteffizienz des Hafens auswirkt.

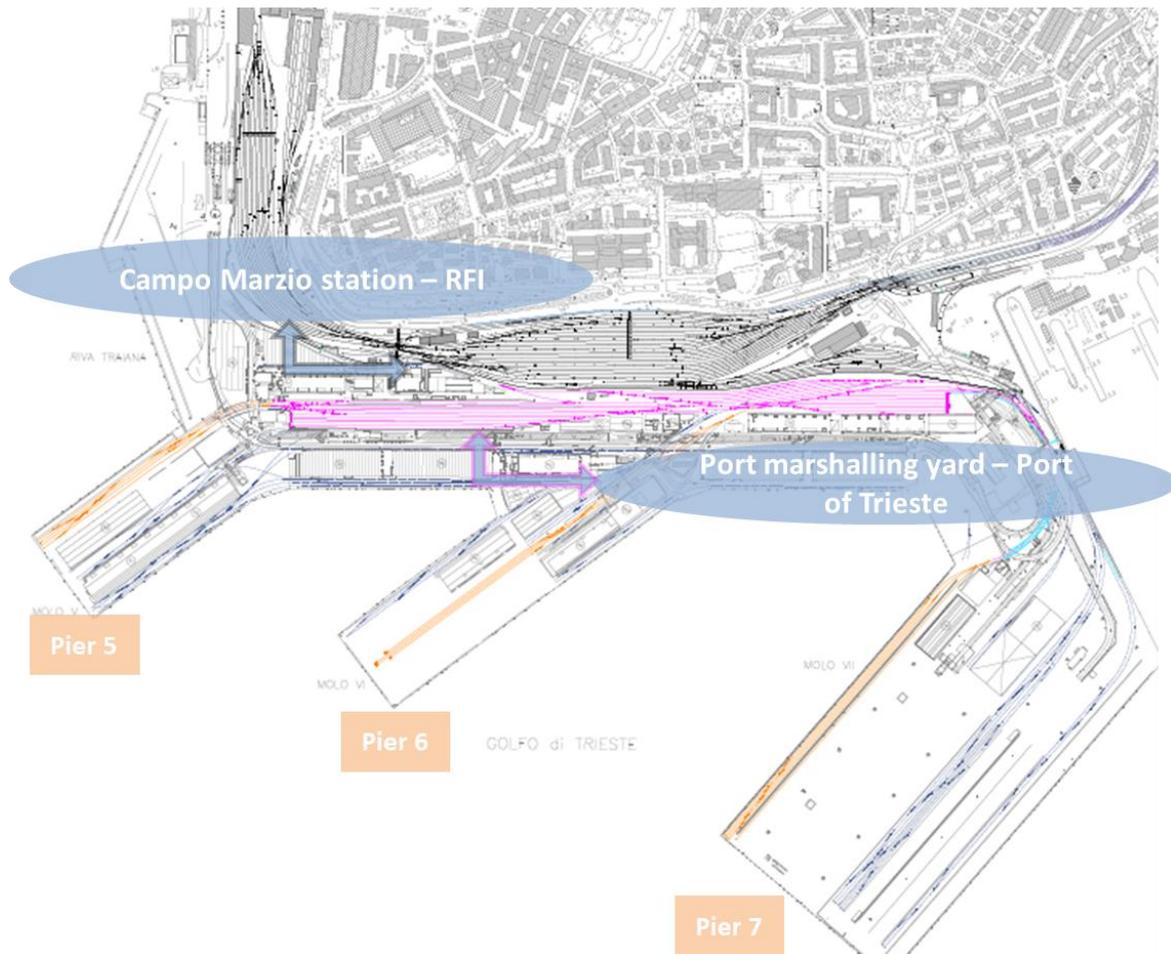


Abbildung 28 – Hafen Triest: Knoten von Campo Marzio

Die derzeitige Eisenbahnkonfiguration des Bahnhofs Campo Marzio (in schwarz) und der Eisenbahngleise, die vom Hafen Triest (fuchsenrot) verwaltet werden, behindert die weitere Entwicklung des intermodalen Transports von/zum Hafen:

1. die Länge des Zugs ist derzeit auf 550 Meter beschränkt, während die EU-Verordnung 1315/2013 fordert, dass der Korridor des Kernnetzes Güterzüge von wenigstens 740 Metern aufnimmt;
2. erlaubt den Zügen nicht, gleichzeitig von den drei Terminals des Hafens zu arbeiten und zwingt so die anderen beiden zu stoppen, wenn einer von ihnen die vom Hafen verwalteten Bahngleise verwendet;
3. die Rangiermanöver der Bahnanlage sind nicht automatisiert und verursachen Verspätungen und stellen hohe Risiken für die Sicherheit der Maßnahmen aufgrund menschlicher Fehler dar.

Die italienische Regierung hat der RFI S.p.A. 50 Millionen Euro für die Nachrüstung des Bahnhofs Campo Marzio bereitgestellt. Diese Arbeiten sollen im Jahr 2019 beginnen, aber nicht für den Hafen Triest und seinen Rangierbahnhof.

Folglich sind diese, auch wenn RFI S.p.A. die Arbeiten abschließen wird, unnützlich, falls der Rangierbereich des Hafens Triest nicht angepasst werden sollte.

Aus diesem Grund hat der Hafen Triest einen Projektvorschlag im Rahmen der Ausschreibung CEF blending 2017 für die infrastrukturelle Anpassung seines Rangierbahnhofs eingereicht. Dieser sieht folgendes vor:

1. Erhöhung der Umschlagskapazität der Züge des Rangierbahnhofs des Hafens Triest im 80%;
2. Erlauben der Herstellung von Zügen von einer Länge von 750 m und damit Erhöhung der Länge des Zuges um 35%;
3. Steigerung der Geschwindigkeit der Rangiervorgänge durchschnittlich um 35% und um 70% für den Hafenkai VII.
4. Gewährleistung der vollen IT-Interoperabilität mit den Stakeholdern der Hafeneisenbahnen.

Das Projekt befindet sich derzeit in der Bewertungsphase. Dennoch wird es, auch falls es nicht genehmigt werden sollte, in jedem Fall mit Hilfe der eigenen Mittel realisiert, die durch die Finanzierung eines Finanzinstituts - möglicherweise der Europäischen Investitionsbank - abgedeckt sind.

Dennoch bemüht sich der Hafen Triest auch um die Optimierung der Verwendung der bereits vorhandenen Infrastrukturen – auch im Hinblick auf die Hafenbehörde, mit Einbeziehung des Hafens von Monfalcone in den eigenen Zuständigkeitsbereich, der Zusammenarbeit mit dem Umschlagzentrum Triest und den anderen Umschlagzentren der Region FJV – mittels der Reduzierung der Zeiträumen für die Verwaltungsverfahren dank dem eigenen PCS Sinfomar.

In der Tat gibt es zahlreiche Entwicklungsaktivitäten und Versuche der Integration im Laufe der Implementierung, bei denen sich die AdSP MAO konstant um eine kontinuierliche Steigerung der eigenen immateriellen Infrastrukturen bemüht. Zu den Innovationsprioritäten im IKT-Sektor der Körperschaft für die kommenden Jahre gehören:

1. Integration mit den Häfen von Monfalcone und Porto Nogaro;
2. Integration mit den Umschlagzentren der Region Friaul-Julisch Venetien – Cervignano, Görz und Pordenone – und weiteren italienischen Regionen;
3. Bewertung der Konzepte in Zusammenhang mit der 'blockchain' für die Beratung und den Austausch von Daten/Dokumenten von und zu IKT-Plattformen, die in der internationalen Landschaft fortschrittlichen und strategischen Häfen implementiert wurden;
4. Integration mit den regionalen Industriegebieten, insbesondere mit dem von Triest;
5. Interoperabilität mit den Logistikunternehmen, Häfen und Umschlagzentren von Drittländern, sowohl europäischen als auch auf umfassenderer internationaler Ebene;
6. Erhöhung der Anzahl der Nutzer mit täglichen registrierten Interaktionen bis zum Erreichen von 2.000 Einheiten bis zum Ende des Jahres 2018.

AdSP MAO bemüht sich zudem um zahlreiche Arbeitstischen mit internationalen Stakeholdern mit hohem Profil auf dem Sektor, wie die Zustimmung zum Port Community System Association (IPCSA) belegt.

Schließlich engagiert sich AdSP MAO bei zahlreichen internationalen Kooperations- und Partnerschaftsprojektaktivitäten, die eine signifikante Anerkennung seitens der europäischen Einrichtungen erhalten haben. Diese Anerkennung wird auch durch die Tatsache belegt, dass die Körperschaft im Laufe der vergangenen Jahre europäische Finanzierungen für etwa 25 Millionen Euro angesichts der neuen Wachstumsperspektiven, die sich insbesondere durch einen erheblichen Prozentsatz an Beiträgen für Investitionen im IKT-Bereich auszeichnen, erhalten hat.

Die zitierten Investitionen haben bereits greifbare Ergebnisse hervorgebracht und zwar sowohl über die Ausarbeitung, den Erwerb und die Installation von innovativen SW/HW-Komponenten als auch über die Identifizierung neuer Entwicklungslinien für die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Hafensystems über bereits umfassend in realer Umgebung getestete Studien in Bezug auf die Zoll-, Bahn- und Straßenkorridore.

C. Grenzübergreifende Kooperationen

Nach Berücksichtigung des analysierten regionalen Kontextes ist es besonders deutlich, dass die Initiativen der internationalen Zusammenarbeit bedeutende funktionale Elemente für die territoriale grenzüberschreitende Integration darstellen und einen maßgeblichen Anreiz für die wirtschaftliche Entwicklung der Region, von denen der Verkehrssektor mit Sicherheit treibendes Element ist, bilden. In diesem Sinn ist die Möglichkeit eines Instruments wie der Europäische Verbund für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ), definiert auf Grundlage der Verordnung 1302/2013 EG, besonders relevant. In der Tat wurde im Bezugsbereich dieses Instrument mit einer internationalen Kalibrierungsinitiative angewandt, die arbeitet, um zur Einführung bewährter Praktiken beizutragen und Gemeinschaftsprojekte zu beginnen: der EVTZ "Euregio Senza Confini r.l.- Ohne Grenzen mbH". Zudem werden im regionalen Kontext auch das Vorhandensein des EVTZs "Gemeinde Görz (I), Mestna občina Nova Gorica (SLO) und Občina Šempeter-Vrtojba (SLO)" und der Weg zur Gründung des EVTZs "Alto Adriatico / Severni Jadran / Sjeverni Jadran" (der etwa zwanzig Gemeinden in der Küstenregion zwischen Monfalcone und Pola in Italien, Slowenien und Kroatien umfasst), die ein territorial wesentlich kleinräumigeres Gebiet sind, zitiert.

Die nachfolgenden Absätze geben einen zusammenfassenden Überblick über den EVTZ "Euregio Senza Confini r.l.- Ohne Grenzen mbH", das das gesamte Gebiet von Friaul-Julisch Venezien in Bezug auf zwei weitere benachbarte Regionen in einer grenzüberschreitenden Dimension darstellen.

1. Kurze Geschichte der territorialen Zusammenarbeit als EVTZ

Die Ursprünge des EVTZs "Euregio Senza Confini r.l.- Euregio Ohne Grenzen mbH" gehen auf das Jahr 2001 zurück, als eine erste bilaterale Vereinbarung zwischen der Region Kärnten und dem Friaul unterzeichnet wurde. Dieser folgte im Jahr 2004 ein zweites bilaterales Abkommen zwischen letzterer

und der Region Venetien. Daraus entstanden die ersten Wechselfälle in Zusammenhang mit der Formalisierung des EVTZs, der im Jahr 2012 formalisiert und im Jahr 2014 in Kraft trat.

Der EVTZ mit Sitz in Triest besteht derzeit aus drei Mitgliedern: die Region Venetien, die Autonome Region Friaul-Julisch Venetien und das Land Kärnten (Abb. 1). Zudem finden derzeit Verhandlungen für die Einbeziehung der istrischen Region Kroatiens statt.



Abbildung 29 – Territoriale Abdeckung des EVTZs “Euregio Senza Confini r.l.- Euregio Ohne Grenzen mbH”

Insgesamt erstreckt sich das Gebiet der 3 beteiligten Regionen über 36.000 km² Land und mehr als 6,5 Millionen Einwohner, wie detailliert in der nachfolgenden Tabelle 1 wiedergegeben ist.

GECT “Euregio Senza Confini r.l.- Euregio Ohne Grenzen mbH			
Region	Gebiet (km ²)	Einwohner (x1000)	PIL/Person (€)
Kärnten	9.538	559	33.000
Friaul-Julisch Venetien	7.875	1.221	29.000
Venetien	18.407	4.915	31.000
Summe	35.820	6.695	

Tabelle 11 – Die wichtigsten beschreibenden Daten der Gebiete, die den EVTZ “Euregio Senza Confini r.l.- Euregio Ohne Grenzen mbH” bilden

2. Aktuelle grenzüberschreitende Governance-Struktur: Aufgaben, Zuständigkeiten, Haupttätigkeitsbereiche

Der EVTZ ist mit dem Hauptziel, die grenzüberschreitende und interregionale Zusammenarbeit zwischen den Regionen Venetien, Friaul-Julisch Venetien und Kärnten in Bezug auf die Stärkung der sozialen und wirtschaftlichen Zusammengehörigkeit des gesamten Gebiets zu fördern, entstanden.

Die Struktur des EVTZs besteht aus drei grundlegenden Organismen:

- die Versammlung, bestehend aus drei Vorsitzenden der Regionen Venetien, Friaul-Julisch Venetien und Kärnten, von denen einer als Präsident des EVTZs mit dreijähriger Amtszeit ernannt wird;

- der Direktor des EVTZs, der von der Versammlung aus den Vorschlägen aus den drei Regionen ernannt und alle drei Jahre erneuert wird. Der Direktor seinerseits wird von einer Arbeitsgruppe, die aus einem dauerhaften Vertreter eines jeden Mitglieds ernannt wird, gebildet;
- das Rechnungsprüferkollegium, das von der Versammlung ernannt wird und aus drei effektiven und aus zwei Ersatzmitgliedern besteht. Dieses wird alle drei Jahre erneuert.

Unter den im Statut des EVTZs "Euregio Senza Confini r.l.- Ohne Grenzen mbH" beschriebenen Tätigkeitsbereichen werden einige Schwerpunkte und langfristige Themen hervorgehoben, mit besonderem Bezug auf:

- Umwelt- und natürliche Ressourcen, Abfallwirtschaft;
- Transporte, Infrastrukturen und Logistik;
- Kultur, Sport, Bildung und Ausbildung;
- soziale und öffentliche Gesundheit;
- Zivilschutz,
- Forschung und Innovation und neue Technologien;
- Landwirtschaft;
- Tourismus;
- Fertigungsindustrie;
- Telekommunikationen;
- Arbeitsmarkt, Ausbildung und Handel

Die Rolle des EVTZs ist daher die Leitung und Vermittlung der auf regionaler Ebene hervorgehobenen Schwerpunkte auf eine interregionale und internationale Ebene und daher die Kombination mit makro-regionalen Strategien und Beitrag zum Anstoß zur Entwicklung von Initiativen zur Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedern.

3. Grenzüberschreitende territoriale Bedürfnisse des lokalen EVTZs mit Fokus auf den multimodalen Güterverkehr

Ausgehend von einer der ersten Versammlungen des EVTZs im Jahr 2014 wurde der Verkehrssektor zusammen mit den entsprechenden infrastrukturellen Themen als einer der strategischen Assets für die der EVTZ besonderes Interesse hätte zeigen müssen, mit besonderem Bezug auf die interregionale und transnationale Logik, die der EVTZ gut vertritt, betont.

In dieser Hinsicht wurde ein Arbeitstisch für den Verkehr eingerichtet. Ziel dieses Arbeitstisches ist die Identifizierung von potentiellen finanziellen Möglichkeiten auch im Programmplanungszeitraum

2014-2020 und die Identifizierung weiterer Affinitäten mit anderen Themenschwerpunkten von Interesse wie zum Beispiel dem Tourismus.

Detaillierter in Bezug auf den Verkehr wurde dem Thema der Entwicklung der Mobilität von Waren und Personen die gleiche Aufmerksamkeit geschenkt. Insbesondere wird betont, dass eines der Hauptziele des EVTZs die territoriale Entwicklung entlang dem Baltisch-Adriatischen Korridor ist, da die Richtung von grundlegender Bedeutung ist, die, unter Berücksichtigung der von der Verbindung zu den Häfen der Adria angebotenen Möglichkeiten, die wirtschaftliche Entwicklung und das Wohlergehen der gesamten Gegend gewährleistet.

Zudem wurden im Laufe des Jahres 2016 weitere Schwerpunkte mit besonderem Bezug auf die Eisenbahnzugänglichkeit im Berggebiet des EVTZs, die vom EVTZ nachdrücklich unterstützt werden, um die allgemeine Zugänglichkeit des Gebiets zu implementieren, hervorgehoben.

D. Kartierung der Stakeholder

Für die Zwecke des Projekts SMARTLOGI und insbesondere der Umsetzung der Pilotaktion mit der Schaffung eines logistischen Korridors zwischen dem Hafen von Triest und dem Terminal von Fünitz sind die Hauptbeteiligten die folgenden, deren Rolle und Beitrag in den beiden nachstehenden Tabellen wiedergegeben sind:

- Italienische Zollagentur
- Österreichischer Zoll
- Verband der Spediteure des Hafens Triest, der die Reedereien, Speditionsunternehmen, Eisenbahngesellschaften, Hafenterminalbetreiber und dem MTO des Hafens Triest umfasst.

Hafen Triest – Kartierung der Stakeholder / 1			
		Einfluss	
		Niedrig	Hoch
Interesse	Niedrig		
	Hoch		Italienische Zollagentur Österreichischer Zoll Verband der Spediteure

Tabelle 12 – Relevanz-Matrix der Stakeholder

Hafen Triest – Kartierung der Stakeholder / 1

Name	Rolle	Relevanz	Vorteile	Beiträge	Konflikte	Aktuelles Niveau der Unterstützung	Strategie zur Erhöhung der Unterstützung
Zollagentur	Erlauben der Aktivierung des Zollkorridors zwischen Italien und Österreich	Hoch	Die Aktivierung des Zollkorridors zwischen Italien und Österreich wird den beiden Zöllen erlauben, eine neue Art der Zusammenarbeit zwischen zwei europäischen Zollbehörden, die nirgendwo anders in der EU besteht, zu schaffen	Errichtung des Zollkorridors	Keiner	Hoch	Konstante Beteiligung an Ad-hoc-Sitzungen
Österreichischer Zoll	Erlauben der Aktivierung des Zollkorridors zwischen Italien und Österreich	Hoch	Die Aktivierung des Zollkorridors zwischen Italien und Österreich wird den beiden Zöllen erlauben, eine neue Art der Zusammenarbeit zwischen zwei europäischen Zollbehörden, die nirgendwo anders in der EU besteht, zu schaffen	Errichtung des Zollkorridors	Keiner	Hoch	Konstante Beteiligung an Ad-hoc-Sitzungen
Verband der Spediteure des Hafens Triest	Erprobung des Zollkorridors zwischen Italien und Österreich	Hoch	<p>Der Zollkorridor würde die Wettbewerbsfähigkeit des Hafens Triest und seiner Betreiber wie folgt steigern:</p> <ul style="list-style-type: none"> hohe Wahrscheinlichkeit, keine Verspätungen zu erleiden oder sogar frühere Ankunft der Güter, weil sie aufgrund etwaiger Überlastungen oder Probleme bei der Umsetzung aller Kontrollen nicht im Hafen liegen bleiben bessere Rückverfolgbarkeit der Güter und Sicherheit im Vergleich zu Reisen mit Straßenfrachtführern (kein Verkehr, keine Unfälle, keine Umleitungen) Verbesserung der Zeiten und Gewissheit der Zollabfertigung bei der Ankunft am dry-port 	Realisierung von operativen Aktivitäten zur Erprobung des Zollkorridors	Keiner	Hoch	Konstante Beteiligung an Ad-hoc-Sitzungen

			terminal (Vollständigkeit der Dokumentation und ihrer Übermittlung an den Zoll des dry port im Voraus, bereits während der Zugreise)				
--	--	--	--	--	--	--	--

Tabelle 13 – Klassifikation der Stakeholder

Seit Beginn des Projektes gab es mehrfache Treffen mit den Stakeholdern:

1. Italienische Zollagentur und österreichischer Zoll
 - Triest, 4. Mai 2018
 - Klagenfurt, 5. Juni 2018
2. Verband der Spediteure: verschiedene Treffen und Telefonkontakte waren konstant

In Bezug auf die beiden Zollbehörden haben die Treffen die Errichtung des Zollkorridors vertieft und erreicht, sowohl den legislativen Kontext im Bereich des Zollkodexes der Europäischen Union als auch die möglichen operativen Verfahren festzulegen.

Diese Gespräche werden zur Unterzeichnung eines Memorandums zwischen den Zollbehörden der beiden Länder führen, um den Versuch zu starten.

Zum Zeitpunkt der Abfassung dieses Deliverable war der Inhalt der Vereinbarung zwischen den beiden Akteuren noch nicht vollständig definiert und unterlag der Vertraulichkeit. Daher wird dieses Dokument in den kommenden Monaten aktualisiert, sobald die Vereinbarung zwischen den beiden Zollbehörden veröffentlicht wird.

Die Einbeziehung des Verbands der Spediteure des Hafens Triest war in diesen Monaten über physische Treffen und Telefonkontakte und per E-Mail kontinuierlich. Beispielsweise war einer seiner Vertreter während des Kick-Off-Meetings des Projektes (Triest, 6. Februar 2018) und der Präsentation desselben der Behörden des Programms Interreg Italia-Austria (Triest, 10. April 2018) anwesend und der Hafen Triest wurde eingeladen, das Projekt SMARTLOGI im Rahmen eines Besuchs der österreichischen Logistikunternehmer, die vom WKO aus Padua und vom Verband selbst organisiert wurden, (Triest, 24. Mai 2018) vorzustellen.

Insbesondere die konstante Beteiligung des Verbands der Spediteure hat die Ausarbeitung möglicher operativer Verfahren für die Aktivierung des Zollkorridors ermöglicht, indem er sich mit den Betreibern, die die Endnutzer sind, auseinandersetzte. Neben den in der Tabelle auf der vorherigen Seite beschriebenen Vorteilen halten die Betreiber des Hafens Triest die Aktivierung des Zollkorridors für nützlich, da:

- die Zeitrahmen für die Abwicklung der Zollverfahren in Triest für Güter verkürzt werden würde:
 - Bei Ankunft aus Drittländern
 - Bei Abfahrt in Drittländern
- Die Verfahren des Zolls und der Zollkontrollen (soweit rechtlich zulässig) würden im Logistikzentrum Villach Süd stattfinden und folgendes betreffen:
 - den Eisenbahnverkehr
 - für Importe, Exporte und Abfahrt

Die kontinuierliche Einbeziehung dieser Interessengruppen in den kommenden Monaten wird für den Erfolg der Pilotaktion (WP4) und des Projektes SMARTLOGI wesentlich sein.

E. SWOT-ANALYSE

Die nachstehende Tabelle gibt die SWOT-Analyse für den Hafen Triest und die Region FJV in Bezug auf den multimodalen Güterverkehr wieder. Sie wurde auf Grundlage der Analysen der vorherigen Punkte und der Beziehung mit den Akteuren ausgearbeitet:

SWOT	
Stärken (S)	Schwachpunkte (W)
<ul style="list-style-type: none"> Die Region FJV verfügt über eine gute Infrastruktur (3 Häfen, 4 Umschlagzentren) in Bezug auf ihre Größe und Bevölkerung Das Niveau der Infrastrukturen ist im Allgemeinen gut, ohne kritische Situationen in Hinblick auf Instandhaltung und Betrieb Das Niveau der Zusammenarbeit zwischen den institutionellen Akteuren und den privaten Betreibern ist im Allgemeinen gut, mit einem konstanten Austausch von Meinungen und Erfahrungen 	<ul style="list-style-type: none"> Die Governance der regionalen logistischen Infrastrukturen ist noch fragmentiert Die Anbindung der letzten Eisenbahnmeile (Anschluss an das nationale Bahnnetz) muss erhöht werden, auch aufgrund des anwachsenden Verkehrsaufkommens Die Kosten der Eisenbahntraktion auf der letzten Meile ist hoch und nachteilig für die modale Verlagerung
Möglichkeit (O)	Bedrohungen (T)
<ul style="list-style-type: none"> Prognose eines Anstiegs des globalen Verkehrsaufkommens in den kommenden fünfzehn Jahren Starkes von bedeutenden internationalen Investoren ausgedrücktes Interesse, die an Investitionen in die Infrastrukturen des Hafens Triest nach der Genehmigung des Hafenbebauungsplan (2016) und Dekrets über den Freihafen (2017) interessiert sind Verfügbarkeit europäischer Mittel für die Steigerung der Infrastrukturen des Hafens und des Hafenhinterlandes 	<ul style="list-style-type: none"> Starker Wettbewerb auf nationalem und internationalem Niveau um maritimen und intermodalen Verkehr geringes Bewusstsein seitens der Exporteure der Region FJV zur Nutzung intermodaler Transporteinheiten (ITU) und Berücksichtigung der Intermodalität als mögliche Alternative, was für die modale Verlagerung wesentlich ist

Tabelle 14 – SWOT-Analyse

F. TOWS-MATRIX

Die nachstehende Tabelle gibt die TOWS-Matrix, die nach der Ausarbeitung der SWOT-Analyse für den Hafen Triest und die Region in Bezug auf den multimodalen Güterverkehr ausgearbeitet wurde, wieder:

TOWS

Strategien S-O	Strategien W-O
<ul style="list-style-type: none"> • Arbeit im Netz durch Identifizierung der am besten für den Empfang bestimmter Warengruppen geeigneten Häfen/Umschlagzentren, um Überschneidungen zu vermeiden und das regionale Logistiksystem effizienter zu gestalten, vor allem mit der Einbeziehung der Logistikunternehmen 	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung einer institutionellen Governance auf regionaler Systemebene (z.B. permanente Vergleichstabelle) unter Beibehaltung der lokalen Besonderheiten • Durchführung einer spezifischen Kartierung der Engpässe, die sich auf die letzte Meile auf regionaler Ebene beziehen und Abfassung eines Plans für ihre Eliminierung mit Prioritäten und präzisen Zeitrahmen • Steigerung von Anreizen zur modalen Übertragung, auch für kurze Entfernungen
Strategien S-T	Strategien W-T
<ul style="list-style-type: none"> • Ausarbeitung eines logistischen Marketingplans ("logistics promoting") auf internationaler Ebene durch Identifizierung der am besten geeigneten Kanäle (z.B. road show, Teilnahme an Messen des Sektors) • Identifizierung von Ausschreibungen für Finanzierungen, die für die erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen geeignet sind 	<ul style="list-style-type: none"> • Aktivierung eines <i>business intelligence</i>-Instruments für das Erfassen von Daten und das Analysieren von strategischen Informationen in Bezug auf die nationalen und internationalen Wettbewerber • Ausarbeitung eines lokalen Marketingplans (FVG) gegenüber den regionalen Exporteuren, um die Möglichkeiten des intermodalen Transports zu erklären und die regionalen logistischen Infrastrukturen vorzustellen.

Tabelle 15 – TOWS-Matrix

G. HAUPTERGEBNISSE

Die Analyse zu den territorialen Bedürfnissen für den Hafen Triest und der Region FJV hat die folgenden Punkte hervorgehoben, die für zukünftige Aktivitäten des Projektes SMARTLOGI nützlich sind:

- die Region Friaul-Julisch Venetien verfügt über ein signifikantes Vorhandensein von logistischen Knotenpunkten – drei Häfen und vier Umschlagzentren – für welche eine bessere Koordinierung auf Governance-Ebene, operativer Ebene und beim Austausch von IKT-Daten erforderlich ist;
- der Hafen Triest ist der erste italienische Hafen für den Seeverkehr und den intermodalen Verkehr und stellt einen erheblichen Wettbewerbsvorteil für das gesamte regionale Territorium dar;
- die modale Verlagerung im Hafen Triest ist bereits heute im Vergleich zu anderen italienischen Häfen relevant;
- die Intermodalität ist in die mittel- und langfristigen Entwicklungsstrategien sowohl der Hafenbehörde als auch der Terminalbetreiber und der privaten Logistikunternehmen eingegangen und wird als ein wesentliches Instrument zur Erweiterung der *catchment area* des Hafens Triest und zum Erreichen der Märkte Mittel- und Osteuropas betrachtet;

- es ist erforderlich, die infrastrukturellen Engpässe, die eine weitere Steigerung des intermodalen Verkehrs behindern, zu überwinden, besonders hinsichtlich dem Rangierbereich Campo Marzio des Hafens Triest;
- es ist erforderlich, in neue Technologien als bedeutendes Instrument für die Optimierung der Verwendung der bestehenden physischen Infrastrukturen zu investieren und auf diese Weise die Kapazität bei begrenzten Kosten zu steigern;
- es ist erforderlich, die Möglichkeit, die Ausweitung der Subventionsregelungen für den intermodalen Verkehr auch über kurze Entfernungen zu überprüfen, um eine bessere Verbindung zwischen den regionalen logistischen Knotenpunkten zu erlauben und die modale Übertragung zu unterstützen;
- die Schaffung des grenzüberschreitenden Logistik- und Zollkorridors im Rahmen des Projekts SMARTLOGI wird den regionalen Logistikunternehmen erlauben, einen erheblichen Wettbewerbsvorteil gegenüber ihren Konkurrenten zu erhalten;
- die Schaffung des grenzüberschreitenden Logistik- und Zollkorridors erfordert die konstante Beteiligung sowohl der italienischen und österreichischen Zollbehörden – für den rechtlichen Rahmen - als auch der Logistikunternehmen Austria – für den operativen Teil.