

**Interreg**

Italia-Österreich

SMARTLOGI

European Regional Development Fund



EUROPEAN UNION

# D3.2.2: Studi sui bisogni territoriali per il Porto di Trieste e il FVG

D.3.2.6: Rapporto sul coinvolgimento degli stakeholders

LP (AdSP MAO) / PP1 (GECT Senza Confini)

3 agosto 2018



## INDICE

<b>INDICE</b>	<b>2</b>
<b>INTRODUZIONE</b>	<b>3</b>
<b>A. ANALISI TERRITORIALE</b>	<b>3</b>
1. Descrizione territoriale	3
2. Trasporto merci multimodale	6
3. Strumenti per il supporto del trasporto merci multimodale	31
<b>B. SCENARI FUTURI</b>	<b>34</b>
<b>C. COOPERAZIONE TRANSFRONTALIERA</b>	<b>40</b>
1. Breve storia della cooperazione territoriale come GECT	40
2. Attuale struttura di governance transfrontaliera: compiti, responsabilità, principali settori di attività	41
3. Esigenze territoriali transfrontaliere del GECT locale con focus sul tema del trasporto merci multimodale	42
<b>D. MAPPATURA DEGLI STAKEHOLDERS</b>	<b>43</b>
<b>E. ANALISI SWOT</b>	<b>46</b>
<b>F. MATRICE TOWS</b>	<b>47</b>
<b>G. PRINCIPALI RISULTATI</b>	<b>48</b>

## Introduzione

Sulla base del deliverable D.3.2.1 - Metodologia per l'implementazione degli studi sui bisogni territoriali – elaborato dal WP3 Leader, il presente documento mira ad analizzare i bisogni territoriali del Porto di Trieste e della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia (FVG) nell'ambito del trasporto merci multimodale.

Il capitolo A – Analisi territoriale illustrerà le dotazioni infrastrutturali del FVG, descrivendo le sue linee ferroviarie, i porti e gli interporti, i flussi di merce e le norme regionali a supporto del trasporto intermodale e combinato.

Il capitolo B – Scenari futuri prenderà in considerazione gli scenari di sviluppo del trasporto multimodale sia per il Porto di Trieste sia per il FVG nel suo complesso.

Il capitolo C – Cooperazione transfrontaliera – elaborato dal PP1 – descriverà la collaborazione istituzionale nell'area di progetto.

Il capitolo D – Mappatura degli stakeholders riassumerà i risultato del coinvolgimento degli operatori logistici intervistati.

I capitoli E - Analisi SWOT ed F - Matrice TOWS riporteranno le valutazioni strategiche del Porto di Trieste e del FVG secondo questi due strumenti di analisi.

Infine, il capitolo G - Principali risultati riassumerà i principali risultati dell'analisi effettuata.

Il presente documento verrà integrato con un allegato tecnico specifico, affidato a consulenti esterni.

Come concordato durante la seconda riunione di progetto tenutasi a Bolzano il 4 e 5 luglio 2018, il deliverable D.3.2.6 – rapporto sugli incontri con gli stakeholder – è stato integrato a questo documento.

## A. Analisi territoriale

### 1. Descrizione territoriale

Il Friuli Venezia Giulia è una regione italiana autonoma a statuto speciale dell'Italia nord-orientale di 1.216.524 abitanti, con capoluogo Trieste.

Costituita con la legge costituzionale n. 1 del 31.01.1963, la Regione FVG comprendeva fino al 2017 quattro province – Pordenone, Udine, Gorizia e Trieste, i cui capoluoghi sono anche i principali centri urbani – sostituite da 18 unioni territoriali intercomunali (UTI), enti non elettivi composti da Comuni limitrofi che condividono alcuni servizi pubblici come anagrafe, polizia locale e servizi sociali.

Con una superficie di 7.845 km<sup>2</sup>, il FVG confina a nord con l'Austria, a est con la Slovenia e a ovest con il Veneto. Morfologicamente la regione può essere suddivisa in 4 regioni naturali: alpina, collinare, pianeggiante e costa.

La popolazione è concentrata nelle UTI che ricalcano i vecchi capoluoghi di provincia:

- UTI del Noncello (Pordenone): 115.785 abitanti

- UTI del Friuli Centrale (Udine): 172.145 abitanti
- UTI del Collio-Alto Isonzo (Gorizia): 66.639 abitanti
- UTI Giuliana (Trieste): 234.682 abitanti

Il trend demografico, come nel resto d'Italia e d'Europa, è negativo, con il conseguente invecchiamento della popolazione:

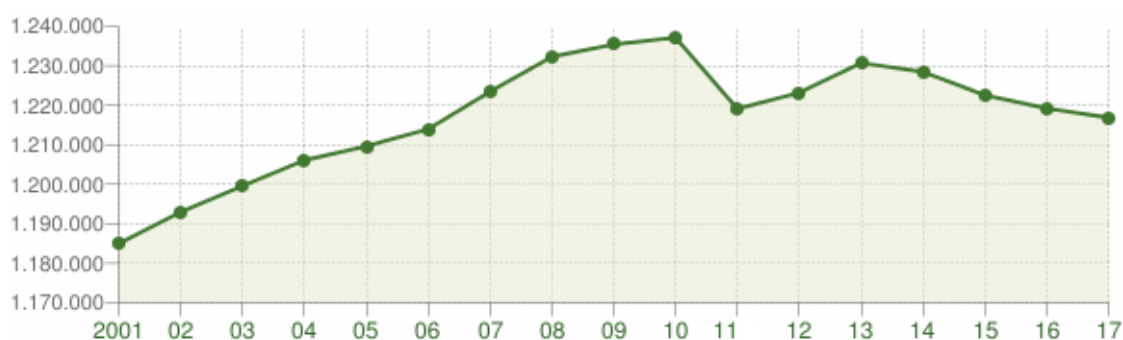


Figura 1 - Friuli Venezia Giulia: andamento popolazione residente

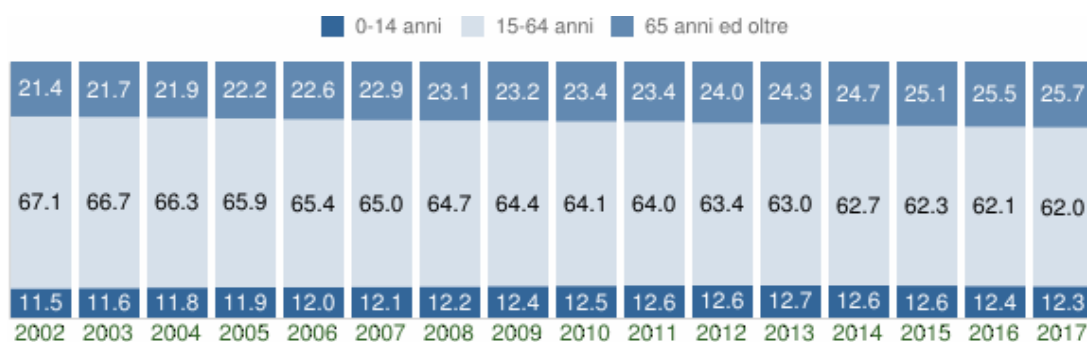


Figura 2 - Friuli Venezia Giulia: struttura per età della popolazione (valori in %)

Dal punto di vista economico, il FVG ha un PIL pro-capite di 29.100 euro, con una media di 107,4 punti fatto 100 il livello medio nazionale – il secondo dato più basso del Nord Italia, dopo il Piemonte (106,6 punti).

L'indagine di Confindustria FVG conferma la crescita dell'industria regionale nel corso del 2017. Nel IV trimestre la produzione industriale è cresciuta del 2,4% rispetto al III trimestre e dell'1,3% rispetto ad un anno prima. Le vendite hanno ottenuto buone performance sia sul mercato interno che all'estero, in particolare nel confronto congiunturale (+11,2%). Anche i nuovi ordini sono incrementati, rispetto sia al III trimestre (+2,5%) sia allo stesso periodo del 2016 (+6,8%).

Le previsioni per il FVG per il 2018 indicano una crescita del PIL dell'1,6%, trainata dalla spesa delle famiglie (+1,4%) e dagli investimenti fissi (+4,0%).

Per quanto riguarda l'occupazione, Il quarto trimestre del 2017 ha registrato un aumento tendenziale del numero di occupati in regione, che raggiunge le 503 mila unità (504 mila in media annua, +1,3% sul 2016). Su base annua, il tasso di occupazione aumenta di un punto percentuale, da imputarsi

principalmente alla componente femminile. Il tasso di disoccupazione risulta in diminuzione tendenziale, e si attesta al 7%, contro il 11,2% italiano. Il dato medio annuo è pari al 6,7%, corrispondente a oltre 36 mila persone in cerca di occupazione nel 2017.

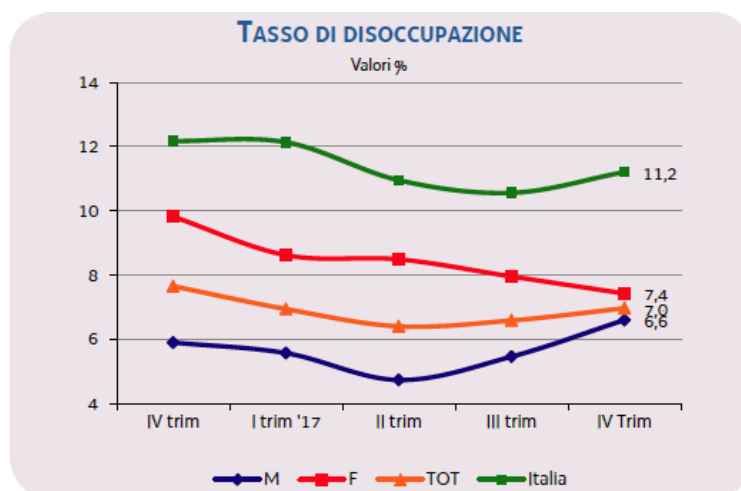


Figura 3 - Friuli Venezia Giulia: tasso di disoccupazione (fonte: statistiche regionali RAFVG)

La dinamica delle imprese nel FVG è riassunta nelle due tabelle seguenti:

Imprese attive in FVG per Provincia (2017)		
Provincia	n. imprese	% sul totale
Pordenone	23.634	26,2%
Udine	43.710	48,4%
Gorizia	9.010	10,0%
Trieste	13.934	15,4%
<b>TOTALE</b>	<b>90.288</b>	<b>100%</b>

Tabella 1 - Imprese attive in FVG per Provincia (2017)

Imprese attive in FVG per macro settore (2017)		
Settore	n. imprese	% sul totale
Agricoltura, Silvicoltura e Pesca	13.881	15,37%
Industria	9.591	10,62%
Costruzioni	14.019	15,53%
Commercio	20.544	22,75%
Ospitalità	8.019	8,88%
Trasporto e Magazzinaggio	2.421	2,68%
Servizi alle imprese	14.490	16,05%
Servizi alle Persone	6.582	7,29%
Non classificate	21	0,02%
<b>TOTALE</b>	<b>90.288</b>	<b>100,00%</b>

Tabella 2 - Imprese attive in FVG per macro settore (2017)

Come si può notare, la maggior parte delle imprese risiede nella ex Provincia di Udine, con un ruolo principale del commercio, del servizio alle imprese, delle costruzioni e dell'agricoltura.

## 2. Trasporto merci multimodale

Nonostante sia una Regione relativamente piccola, il Friuli Venezia Giulia ospita tre porti e quattro interporti, ed è attraversata da due corridoi core della rete TEN-T: il Corridoio Mediterraneo e il Corridoio Adriatico-Baltico.

### **La rete stradale regionale**

La viabilità stradale nel territorio regionale è costituita da una rete autostradale e una rete di viabilità ordinaria.

La rete autostradale è così suddivisa per ente gestore:

- Autostrade a gestione diretta dell'ANAS S.p.A.: Raccordo autostradale RA13 Lisert- Cattinara con diramazione RA14 Opicina - Ferneti in provincia di Trieste;
- Autostrade in concessione ad Autovie Venete S.p.A.: A4 Mestre -; Lisert (tratto in territorio regionale: Latisana -; Lisert); A23, tratto Palmanova -; Udine, RA17 Villesse -;Gorizia; A28 Portogruaro -;Pordenone -; Sacile con futuro proseguimento verso Conegliano (tratto in territorio regionale: Sesto al Reghena -; Sacile).
- Autostrade in concessione ad Autostrade per l'Italia S.p.A.: A23, tratto Udine -; Tarvisio (confine di stato).

La rete di viabilità ordinaria ha subito profondi mutamenti nella gestione, poiché sono state assegnate alla proprietà e alla gestione regionale 650,214 km di ex strade statali, mentre 269,616 km sono rimaste di proprietà statale e sono gestite dalla Regione e 160,244 km sono rimaste allo Stato (decreto legislativo 111/2004, divenuto efficace dal 1 gennaio 2008).

Per gestire le strade di proprietà regionale e quelle di proprietà statale affidate in gestione la Regione ha costituito la Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A. a socio unico regionale.

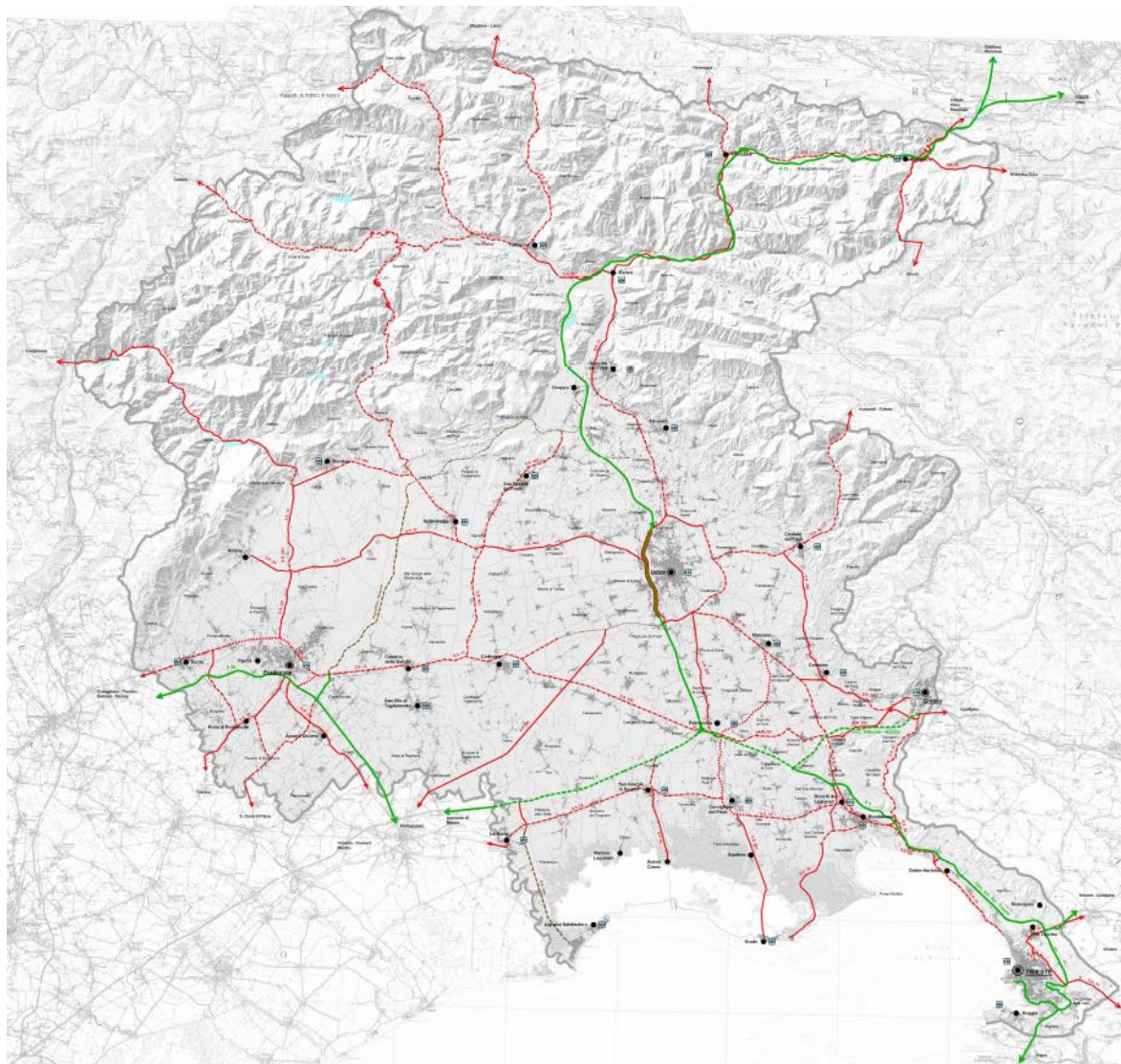


Figura 4 - Friuli Venezia Giulia: rete delle infrastrutture autostradali e viarie di primo livello

### La rete ferroviaria regionale

Dal punto di vista ferroviario, la rete del Friuli Venezia Giulia comprende attualmente 670 km di linee, di cui 480 km elettrificati e 190 non elettrificati, comprendenti anche linee merci e raccordi per i porti e aree industriali :

1. linee fondamentali a doppio binario:
  - (Mestre) - Latisana - Cervignano - Monfalcone - Trieste
  - Monfalcone - Gorizia - Udine
  - Aurisina - Villa Opicina
  - Udine - Pordenone - Sacile - (Mestre)
  - Udine - Tarvisio
2. linee secondarie a semplice binario:
  - Udine - Cervignano

- Gemona - Sacile
- Casarsa - Cordovado - (Portogruaro)
- Gorizia - confine di Stato (Nova Gorica)
- Udine - Cividale.

### 3. linee merci e raccordi:

- 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

Su tutta la rete, ad eccezione della linea Udine - Cividale, gli impianti sono gestiti da Rete Ferroviaria italiana S.p.A. e il servizio merci è operato da imprese ferroviarie in regime di libera concorrenza.

La linea Udine - Cividale è gestita dalla Società Ferrovie Udine - Cividale s.r.l., interamente a capitale regionale.



Figura 5 - Friuli Venezia Giulia: linee ferroviari principali e complementari



In particolare, l'accessibilità ferroviaria del porto di Trieste sulle principali relazioni che lo collegano ai mercati attuali e potenziali del retroterra, italiani ed esteri, può essere definita di "elevata qualificazione" quanto anche perché le linee sono caratterizzate dalla sagomatura ("gabarit") più ampia disponibile per tutte le tipologie di trasporto intermodale, vale a dire la sagomatura "P/C 80".

La figura seguente riporta una recente mappa delle sagomature ferroviarie in Europa. Si osserva come le tratte di interesse dei porti AdSP MAO, comprese quelle che connettono Trieste e Monfalcone all'Europa Centrale e Settentrionale (area Baltica compresa), siano caratterizzate dalla massima sagomatura (P/C 80, colore blu scuro), mentre le linee che servono il retroterra dei porti esteri del bacino alto-adriatico sono di sagomatura compresa fra gli standard P/C 32 e P/C 50, e le linee che servono i porti tirrenici fra gli standard P/C 25 e P/C 45.

Sempre a proposito della "sagoma", gli interventi previsti nel contratto di programma di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) ed il relativo piano concordato con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti consentiranno di raggiungere gli standard PC/80 sull'intero sistema del Nord-Est prima della scadenza fissata in ambito UE; in tale ambito rientra anche la candidatura del progetto integrato di accessibilità ferroviaria del porto di Trieste nella UE-China connectivity platform.

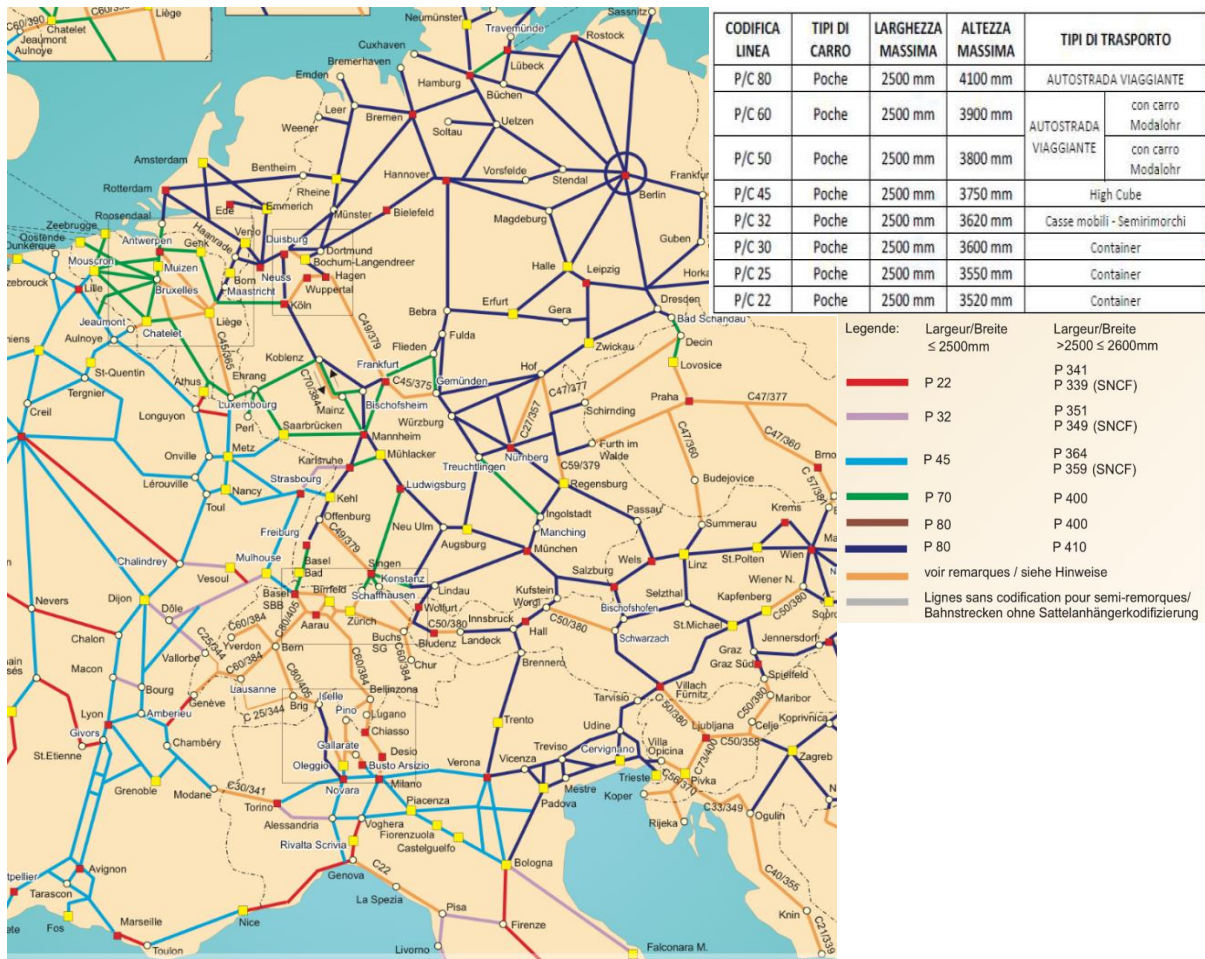


Figura 6 - Reti ferroviarie europee: sagomatura ("gabarit") delle principali linee

## Le infrastrutture logistiche del Friuli Venezia Giulia

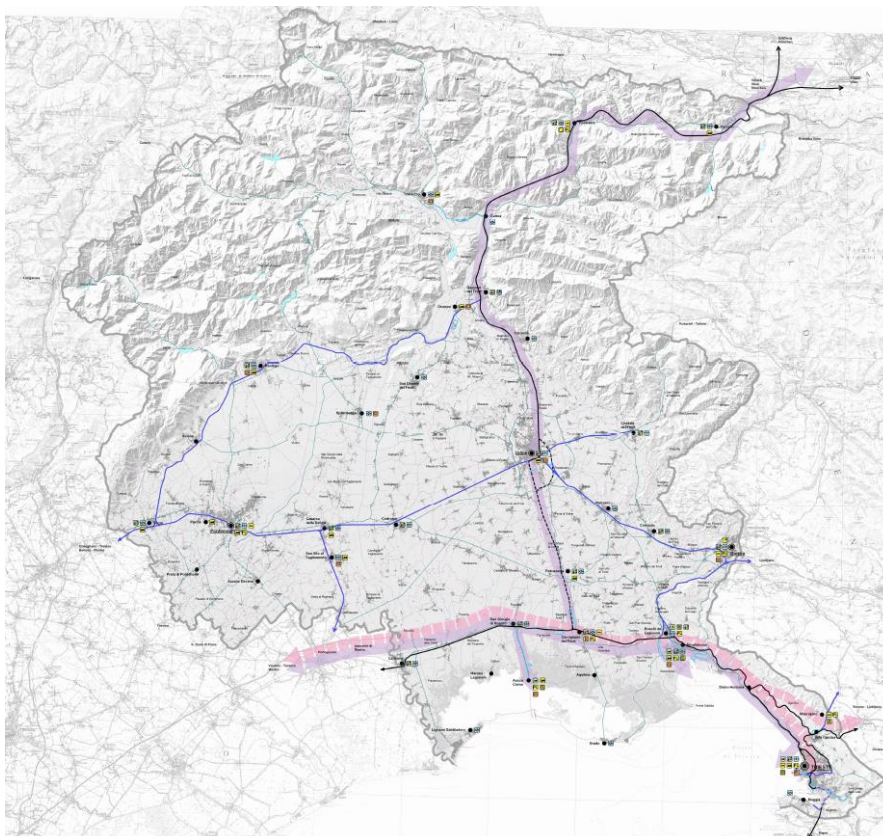


Figura 7 - Friuli Venezia Giulia: rete delle infrastrutture della logistica, delle merci e dell'intermodale



Figura 8 - Friuli Venezia Giulia: schema dei nodi logistici

## Porto di Trieste

Il Porto di Trieste è il principale porto della Regione, e tratta ampie tipologie di traffico. L'Ente territoriale preposto alla gestione porto è l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, ai sensi della Legge di riforma portuale 84/94, modificata dal D. Lgs. 169/2016.

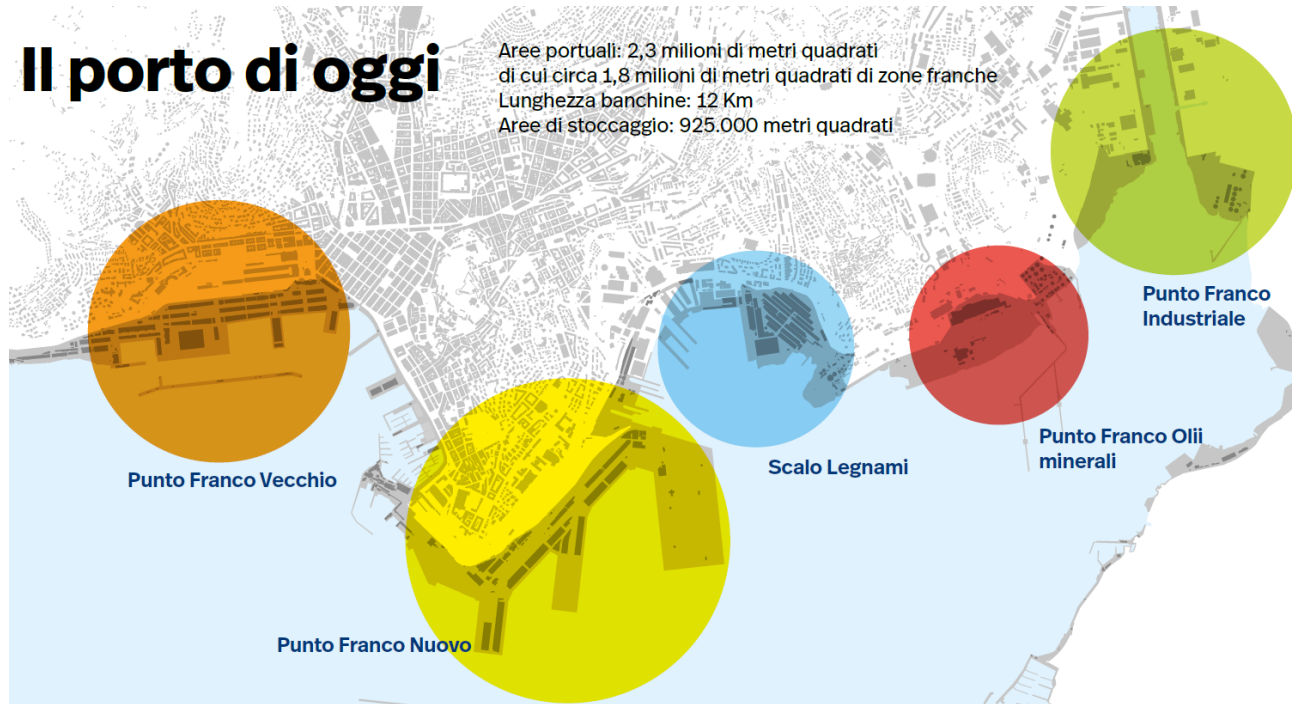


Figura 9 – Layout del Porto di Trieste

Situato nel punto d'incontro fra le rotte marittime e i corridoi europei, Adriatico-Baltico e Mediterraneo, il Porto di Trieste è un hub internazionale di snodo per i flussi dell'interscambio terra-mare che interessano il dinamico mercato del Centro ed Est Europa.

Fondali naturali profondi fino a 18 metri e l'intensificarsi degli scambi commerciali e del traffico marittimo tra il Far East e l'Europa consentono al Porto di Trieste di giocare un ruolo decisivo su due distinte catene logistiche: i collegamenti marittimi intercontinentali a lungo raggio e le relazioni a corto-medio raggio intra-mediterranee. L'incontro tra gli assi strategici TEN-T delle "Autostrade del mare del Mediterraneo Orientale" ed i corridoi europei Adriatico-Baltico e Mediterraneo determina la crescita dell'intermodalità e lo sviluppo di soluzioni innovative nel campo della logistica e dei trasporti.

Trieste è capolinea di collegamenti oceanici regolari e diretti con il Far East, con scali anche in numerosi porti del bacino mediterraneo effettuati dalle principali Compagnie di navigazione mondiali.

Oltre 200 treni a settimana collegano Trieste con le aree produttive ed industriali del Nord-Est italiano e del Centro Europa, con diverse destinazioni, quali Germania, Austria, Lussemburgo, Slovacchia, Ungheria, Belgio e Repubblica Ceca, servendo un hinterland economico in crescente sviluppo ed estremamente articolato. Per raggiungere i mercati di riferimento nel Centro-Est Europa sono stati

sviluppati servizi intermodali ad alta specializzazione con treni diretti organizzati dalla Società Alpe Adria S.p.a., operatore neutrale multicliente, che offre pacchetti “all-in” con resa e frequenza garantite.

Il Porto di Trieste dispone di una rete ferroviaria interna (70 km di binari) integrata con la rete nazionale e internazionale, che permette a tutte le banchine di essere servite da binari con possibilità di smistamento e/o composizione dei treni direttamente nei vari terminali; l'efficienza della rete viaria è garantita, invece, da un raccordo diretto e da una strada sopraelevata (interni al Porto) che si immettono nel sistema stradale esterno, in collegamento diretto con la rete autostradale.

Le principali caratteristiche favorevoli del porto sono sinteticamente rappresentate da:

- gli alti fondali e l'accessibilità nautica ottimale;
- la disponibilità di aree industriali dismesse, riconvertibili previ investimenti di caratterizzazione ed eventuale bonifica;
- i margini di incidenza elevati dei settori del traffico container, del Ro-Ro e delle merci varie;
- la multifunzionalità del porto, operante in tutti i settori di traffico;
- l'ottima collocazione rispetto ai mercati dell'Europa centrale e orientale

Le carenze riguardano:

- insufficienza di aree retroportuali;
- le limitazioni della rete ferroviaria interna e di dorsale.

Il Porto di Trieste è operativo in diverse aree:

- Punto Franco Vecchio: è il porto “storico” della città di Trieste. Quest'area è stata demanializzata e trasferita al Comune di Trieste;
- Punto Franco Nuovo: è il cuore del Porto Nuovo, con due terminal RoRo (Molo V e Molo VI) e un terminal container (Molo VII);
- Scalo Legnami: attualmente questo terminal è dedicato a merci varie in colli. Sono in fase di completamento i lavori per la costruzione della cosiddetta “Piattaforma Logistica” (primo semestre 2019), al termine dei quali sarà riconvertito in terminal misto container-RoRo e fungerà da radice per il futuro Molo VIII (v. sezione B);
- Punto Franco Oli minerali: dedicato all'arrivo di petrolio che, instradato tramite oleodotti, raggiungono diverse destinazioni in Europa Centrale;
- Punto Franco Industriale: dedicato all'area industriale di Trieste, gestita dal Consorzio per lo Sviluppo Economico locale dell'Area Giuliana, di cui il Porto di Trieste è socio di maggioranza.

Lo scalo presenta la peculiarità costituita dal regime di punto franco, mantenuto ai sensi delle norme di applicazione del Trattato di pace di Parigi (All.VIII) in virtù del quale lo scalo ricade pertanto al di fuori del territorio doganale dell'Unione europea.

Tale regime trova il suo fondamento nell'ambito dell'ordinamento giuridico italiano, nell'Allegato VIII del Trattato di pace del 1947 che stabiliva che *"salvo che non sia diversamente stabilito dal presente Strumento, le leggi ed i regolamenti in vigore nel Territorio Libero (di Trieste) si applicheranno alle persone e ai beni entro i confini del Porto Franco e le autorità incaricate di assicurare la loro osservanza nel Territorio Libero (di Trieste), eserciteranno le proprie funzioni entro i confini del Porto Franco"*.

Tutti i successivi atti regolamentari e normativi emanati dallo Stato italiano hanno poi confermato tale cornice internazionale confermando le due caratteristiche di fondo del regime di Porto Franco, ovvero l'assoluta libertà delle merci in transito nel Porto di Trieste ed il carattere extra-doganale del Porto Franco che comporta la non assoggettabilità delle merci in regime di Porto Franco a qualunque tipo di tributo o imposizione fiscale derivante dall'ordinamento italiano, nonché il particolare regime del "Differito doganale a 180 gg." che consente il pagamento delle imposte, se dovute, con un termine agevolato non solo di 180 giorni ma anche con un tasso agevolato.

Infine, il decreto attuativo n. 368/2017 riconosce all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale il ruolo di "gestore unico" del regime di porto franco di Trieste.

### **Porto di Monfalcone**

Il porto di Monfalcone è il più settentrionale del Mediterraneo, e si affaccia sulla parte interna del Golfo di Trieste. Il canale d'accesso è lungo 4500 metri e profondo 11,70 metri. La banchina di Portorosega è lunga 1460 metri e ha profondità variabile tra i 6,5 metri della parte vecchia ed i 11,70 metri della nuova. Con la legge regionale 12/2012 la Regione FVG ha acquisito la competenza relativa al rilascio delle concessioni demaniali marittime nonché quella relativa alle autorizzazioni alle imprese esercenti le operazioni portuali. La Regione Friuli Venezia Giulia si è sostituita all'Autorità marittima nell'attivazione delle procedure di avvio del Piano regolatore, le cui fasi di adozione ed approvazione, rimangono invece in capo allo Stato, ai sensi del D.Lgs. 169/2016.

In ambito portuale agiscono anche l'Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone che si occupa di promozione ed infrastrutturazione e il Consorzio Sviluppo Economico del Monfalconese, ompetente in materia di infrastrutturazione. È comunque presente l'autorità marittima. Le merci principali trattate sono cellulosa, carta, legname e prodotti forestali, prodotti siderurgici, caolino, marmo, carbone, cereali e autovetture.

Il collegamento ferroviario alle linee Venezia – Trieste e Tarvisio – Trieste è assicurato da un apposito raccordo. È stato realizzato inoltre un anello ferroviario che consente la formazione dei convogli già all'interno del porto.



Figura 10 - Porto di Monfalcone

Porto di Monfalcone – statistiche (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

Tabella 3 - Porto di Monfalcone: statistiche 2013-2017

I principali punti di forza del porto sono:

- le ottime connessioni logistiche stradali e ferroviarie;
- l'ampia disponibilità di piazzali in retrobanchina.

I punti di debolezza principali invece sono:

- i limiti funzionali delle attuali strutture, che comportano elevate permanenze in rada, e la limitata disponibilità di ormeggi in banchina
- la necessità di manutenzione ed approfondimento del canale e degli specchi acquei;
- la vicinanza all'area SIC Foce del Timavo;

Con D.P.R. n. 57 del 29.03.2018, entrato in vigore il 14.06.2018, il Porto di Monfalcone è stato inserito nell' nell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico orientale, subentrando in tal modo alla Regione FVG.

### Porto Nogaro

Lo scalo di Porto Nogaro è localizzato nella provincia di Udine. È sito sulle rive del Fiume Corno e vi si accede attraverso un canale translagunare di 3 miglia ed il canale fluviale navigabile Corno, di altre 3 miglia, per un totale di 6 miglia tra la banchina Margreth e lo sbocco in mare.

Con la legge regionale 12/2012 la Regione ha acquisito la competenza relativa al rilascio delle concessioni demaniali marittime nonché quella relativa alle autorizzazioni alle imprese esercenti le operazioni portuali. In ambito portuale agisce anche il Consorzio per lo Sviluppo Economico del Friuli, che si occupa di promozione ed infrastrutturazione.

Porto Nogaro è anche sede di Autorità Marittima.

L'imbarco sbarco merci si svolge presso le banchine commerciali Margreth, di 860 metri, e Porto Vecchio, di 420 metri. I fondali hanno una profondità di 6,20 metri.

L'estensione complessiva delle aree portuali raggiunge i 365.000 mq. Le merci trattate spaziano dai prodotti siderurgici e metallurgici al legno, alle rinfuse, al trasporto macchinari, mezzi speciali ed impianti anche di dimensioni eccezionali.

Tramite la S.P. 80 (strada extraurbana a doppia corsia), il terminal è collegato all'autostrada A4, che dista all'incirca 7 km. Il porto è collegato con un proprio raccordo alle principali linee ferroviarie.



Figura 11 - Porto di Porto Nogaro

Gli aspetti critici per questo scalo riguardano:

- la natura fluviale del canale translagunare e di accesso alle banchine portuali comporta regolari ed onerose opere di dragaggio dei fondali;
- Porto Nogaro è collegato alla stazione ferroviaria di S. Giorgio di Nogaro tramite un binario singolo di collegamento, che attraversa il centro abitato

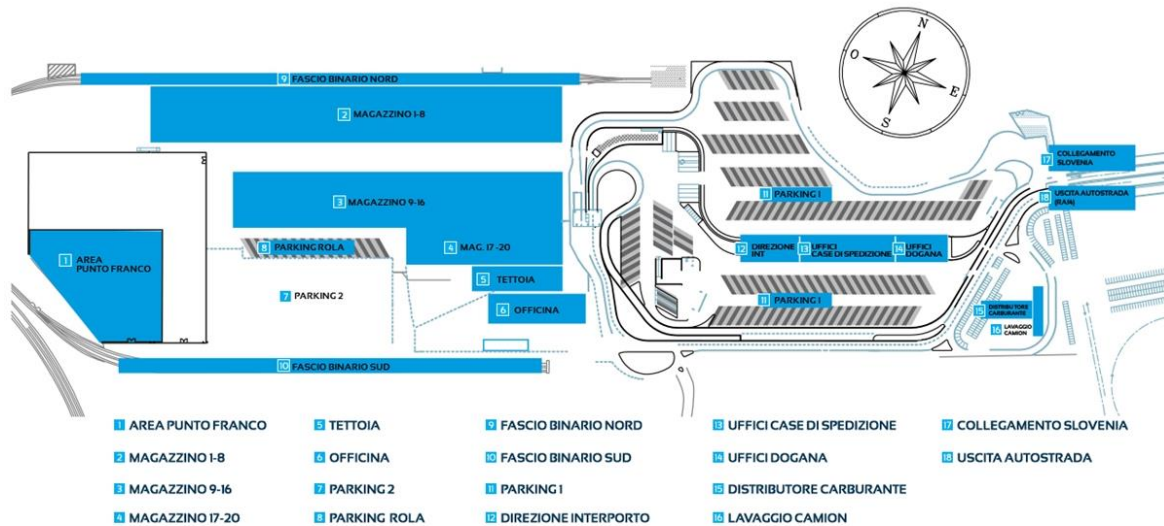
<b>Porto di Porto Nogaro – statistiche (ton)</b>	
2013	941.895,00
2014	1.010.867,00
2015	1.044.099,00
2016	997.615,00
2017	1.001.666,00

Tabella 4 - Porto di Porto Nogaro: statistiche 2013-2017

### Interporto di Trieste

L'Interporto di Trieste è una infrastruttura dedicata alla logistica intermodale situata in prossimità del confine italo sloveno di Ferneti (Trieste).

Su un totale di 350.000 metri quadrati, l'Interporto di Trieste offre 160.000 metri quadrati di aree infrastrutturate di cui 30.000 metri quadrati di magazzini coperti, nazionali ed esteri, per deposito merce in regime di ADR e HACCP, 50.000 metri quadrati di piazzali e 80.000 metri quadrati di parcheggi per mezzi pesanti; per i servizi ferroviari sono a disposizione 6 binari, suddivisi in 2 fasci operativi.



**Figura 12 - Interporto di Trieste: strutture trasporto merci**

L'Interporto di Trieste, il cui secondo azionista è il Porto di Trieste, riveste un ruolo importante come porto secco (dry port) di Trieste, Monfalcone e Capodistria. In particolare, funge come "buffer area" per la gestione dei rilevanti traffici di semi-rimorchi turchi, evitando di congestionare sia le strade della città di Trieste, sia quelle all'interno del porto.

Proprio in quest'ottica è stato attivato un servizio ferroviario shuttle dal Porto di Trieste all'Interporto di Trieste, che ha consentito di togliere dalla strada quasi 500 camion, destinati a proseguire via treno con un servizio RoLa per Salisburgo.





Figura 13 - Interporto di Trieste

### **Interporto di Cervignano del Friuli**

L'Interporto di Cervignano del Friuli è il più grande interporto della Regione, con l'ambizione di essere retroporto dei tre porti regionali – dista 11 km da Porto Nogaro, 29 km da Monfalcone e 48 km da Trieste.

Le caratteristiche attuali della struttura sono le seguenti:

- Area strutturata in 464.000 mq.
- Magazzini 24.000 mq: due magazzini raccordati da 12.000 mq coperti ciascuno, su un'area di 80.000 mq
- Piazzale intermodale di 160.000 mq lungo più di 1.000 m e largo in media oltre 150 m;
- Sei binari da 750 m;
- una tettoia ricovero merci, in parte dotata di carroponete da 12,5 ton, da oltre 17.500 mq coperti
- un parcheggio dedicato per automezzi pesanti da 8.500 mq;
- Lunghezza raccordo ferroviario: 3,5 km
- Capacità di 20 treni/giorno intermodali più 6 convenzionali

Sull'interporto confluiscono le linee FS:

- Venezia-Trieste – Corridoio Mediterraneo
- Cervignano del Friuli-Palmanova-Udine-Tarvisio – Corridoio Adriatico-Baltico;



Figura 14 - Interporto di Cervignano del Friuli

### **Autoporto di Gorizia**

Il complesso di infrastrutture per la logistica della SDAG – società pubblica che gestisce l'Autoporto di Gorizia, comprende l'Autoporto e la Stazione Confinaria di S. Andrea e si estende su un'area di 600.000 mq, offrendo una vasta gamma di servizi alla logistica ed al trasporto da e per i Paesi del Centro Europa.

In particolare, l'Autoporto è stato realizzato per assolvere alla funzione di centro servizio alle merci, per il deposito e per il consolidamento dei carichi, mentre la Stazione Confinaria di S. Andrea è un moderno ed attrezzato sistema per l'offerta dei servizi alla sosta.

Le strutture comprendono:

- Superficie piazzali operativi di sosta di 130.000 mq;
- Banchina di scarico con 1000 mq di magazzino per custodia temporanea;
- Capannone intermodale a doppia corsa di 3.000 mq;
- Celle frigorifere;
- 5 binari
- Capacità del terminale in termini di treni arrivo e partenza/giorno – 4 treni più 4 RoLa
- Piattaforma di scambio gomma – rotaia. Il terminale è raccordato alla linea ferroviaria Gorizia–Vrtojba con possibilità di inoltrare verso Cervignano – Venezia e Udine - Tarvisio.



Figura 15 - Autoporto di Gorizia

### **Interporto - Centro Ingresso di Pordenone**

Interporto – Centro Ingresso di Pordenone dispone di 160.000 mq dedicati alle infrastrutture per le attività terminalistiche ferroviarie.

Lo scalo si compone di 7 binari, di cui 3 elettrificati da 800 metri e 4 operativi da 750 metri e 700 metri. Le potenzialità sono quindi di 8-10 treni/giorno e 34.000 Uti/anno (circa 24.000 carri).

La piattaforma è progettata per il ricevimento di treni Ro-La e predisposta per l'installazione delle gru a portale. Nei magazzini raccordati (40.000 mq) si possono stoccare le Uti di breve e lungo periodo.

I piazzali sono dimensionati per consentire tutte le operazioni di gestione dei veicoli e delle unità di trasporto, in totale comodità e sicurezza.

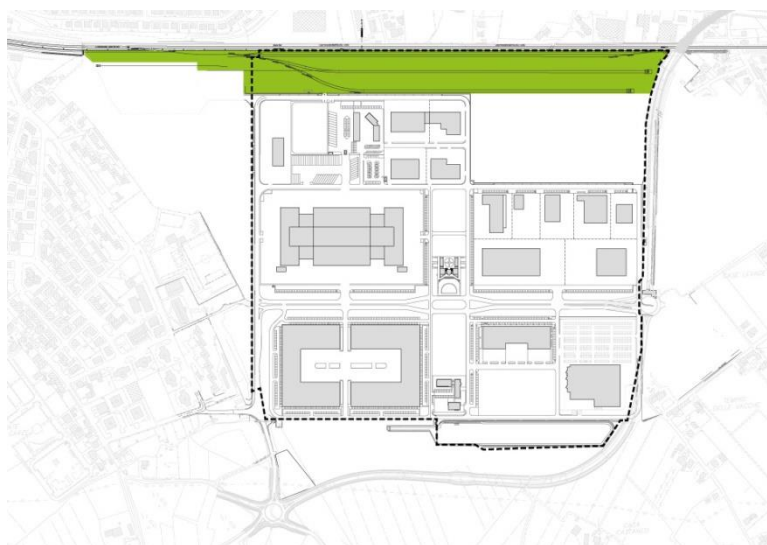


Figura 16 - Interporto di Pordenone: strutture trasporto merci

Il Porto di Trieste è il primo porto italiano per volume di merci transitate e concentra il 97% del traffico marittimo regionale.

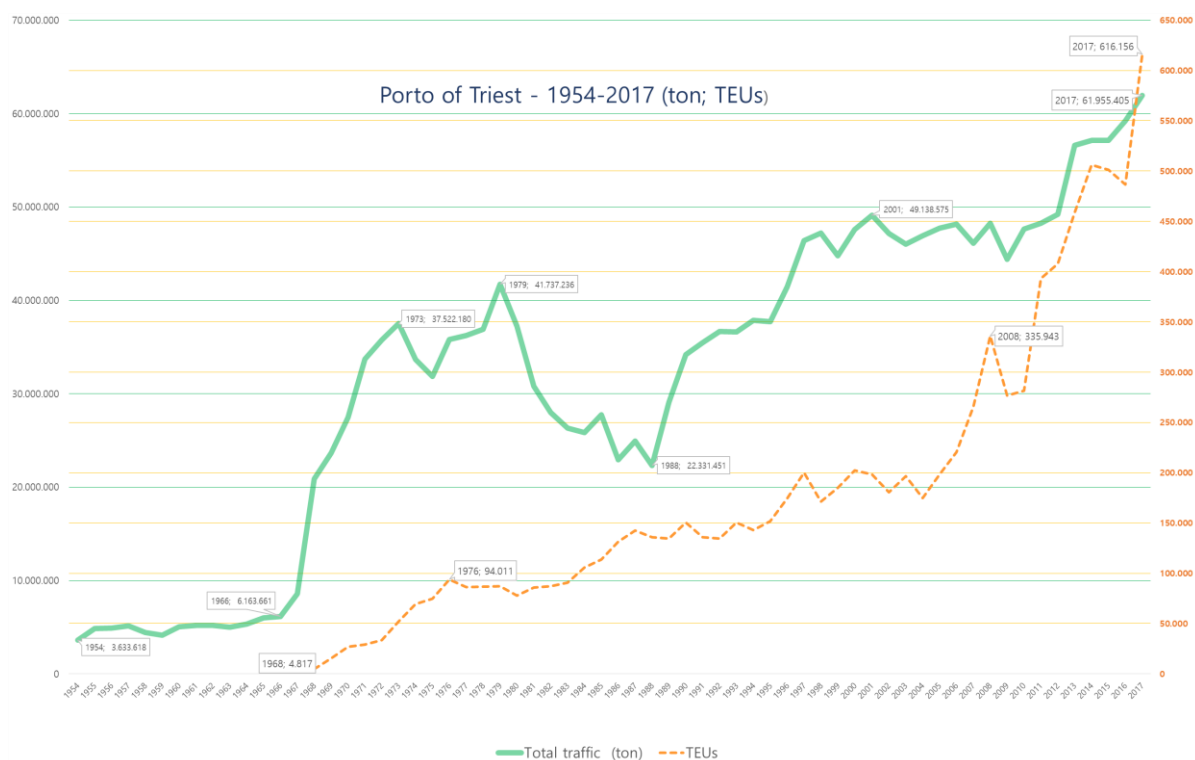


Figura 17 - Porto di Trieste: traffici 1954-2017

In particolare, la tabella seguente riporta le statistiche degli ultimi tre anni (2015-2017):

Porto di Trieste – statistiche 2015-2017 (ton)					
	2015	2016	2017	Δ % 2015/2017	Δ % 2016/2017
<b>Tonnellate totali</b>	57.124.759	59.244.255	61.955.405	8,46%	4,58%
<b>Rinfuse liquide</b>	41.286.761	42.756.341	43.750.555	5,97%	2,33%
<b>Rinfuse solide</b>	1.607.232	1.971.001	1.639.595	2,01%	-16,81%
<b>Merci varie</b>	14.230.766	14.516.913	16.565.255	16,40%	14,11%
<b>Numero mezzi</b>	301.352	302.619	314.705	4,43%	3,99%
<b>TEUs di cui pieni</b>	501.144 410.447	486.462 437.084	616.156 547.582	22,95% 33,41%	26,66% 25,28%
<b>Treni</b>	5.980	7.631	8.681	45,17%	13,76%

Tabella 5 - Porto di Trieste: statistiche 2015-2017

Si può notare un rilevante aumento del numero di contenitori (espressi in TEU) sia in termini globali, con una crescita a doppia cifra in un triennio, sia in termini di container pieni. Questo ultimo dato, spesso non citato nelle statistiche ufficiali, è un buon indicatore dell'attrattività di un porto, in quanto si riferisce a contenitori contenenti merce e che vengono caricati/scaricati e ricevuti/inoltrati dalla destinazione finale. Viceversa, i container vuoti, o quelli in transhipment, non danno un particolare

contribuito allo sviluppo del porto e del suo territorio, in termini di valore aggiunto. Da questo punto di vista, è interessante notare che nel triennio 2015-2017 il numero di container pieni è cresciuto più dell'aumento generale del traffico containerizzato (+33,41% rispetto a +22,95%).

Un secondo elemento che merita attenzione è il considerevole aumento del traffico intermodale, con +45,17% nel triennio, che rende il Porto di Trieste il primo porto italiano per numero di treni.

Questi trend positivi sono confermati dai dati del primo semestre 2018.

<b>Porto di Trieste – statistiche I semestre 2015-2018 (ton)</b>							
	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>Δ % 2015/2018</b>	<b>Δ % 2016/2018</b>	<b>Δ % 2017/2018</b>
<b>Tonnellate totali</b>	28.122.216	29.443.658	29.720.669	31.168.780	+10,83%	+5,86%	+4,87%
<b>Rinfuse liquide</b>	20.157.946	21.001.765	20.783.302	21.503.899	+6,68%	+2,39%	+3,47%
<b>Rinfuse solide</b>	951.359	1.082.339	777.775	792.061	-16,74%	-26,82%	+1,84%
<b>Merci varie</b>	7.012.911	7.359.554	8.159.592	8.872.820	+26,52%	+20,56%	+8,74%
<b>Numero mezzi</b>	153.379	152.412	155.810	161.223	+5,11%	+5,78%	+3,47%
<b>TEUs</b>	239.853	243.281	299.280	345.056	+43,86%	+41,83%	+15,30%
<b>di cui pieni</b>	189.637	221.212	265.063	318.350	+67,87%	+43,91%	+20,10%
<b>Treni</b>	2.850	3.492	4.082	4.816	+68,98%	+37,92%	+17,98%

**Tabella 6 - Porto di Trieste – statistiche I semestre 2015-2018**

Questo dato riflette i rilevanti investimenti nelle infrastrutture ferroviarie portuali che il Governo italiano, la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, il Porto di Trieste e, soprattutto, i singoli terminalisti (Molo V, VI e VII) hanno effettuato e deciso di realizzare nei prossimi anni, che saranno dettagliate nel capitolo B.



Figura 18 - Porto di Trieste: mappa relazioni di traffico ferroviarie

A differenza degli altri porti italiani, il Porto di Trieste serve in minima parte il territorio regionale e nazionale per concentrarsi sui Paesi dell'Europa centro-orientale.

L'Autorità di Sistema Portuale e i terminalisti del Porto di Trieste hanno compreso che per raggiungere questi mercati il mezzo più efficiente è il treno, che consente di limitare la congestione dei terminal portuali come avverrebbe nel caso di trasporto stradale, con un notevole beneficio anche in termini di emissioni di gas inquinanti e a effetto serra.

La tabella sottostante riporta il numero di treni per Paese di destinazione del 2017.

Porto di Trieste - statistiche treni per Paese (2017)			
Paese	n. treni	% di treni sul totale	Tasso di riempimento
Germania	2.746	32%	93%
Italia	2.685	31%	79%
Austria	1.487	17%	84%
Repubblica Ceca	531	6%	95%
Lussemburgo	521	6%	95%
Ungheria	481	6%	84%
Slovacchia	178	2%	88%
Belgio	53	1%	93%
<b>TOTALE</b>	<b>8.681</b>	<b>100%</b>	<b>87%</b>

Tabella 7 - Porto di Trieste: statistiche treni per Paese (2017)

Come si può notare, l'Austria è il terzo Paese dei flussi di traffico ferroviari.

In particolare un dato interessante è il tasso di riempimento dei treni - in media dell'87%: questo indica che i treni sono bilanciati sia all'andata sia al ritorno, con una domanda forte e stabile.

Nell'ultimo triennio, il traffico con Villach/Fürnitz è rimasto pressoché costante.

Porto di Trieste – statistiche treni con O/D Villach (2015-2017)			
Destinazione	2015	2016	2017
Villach	415	389	372

Tabella 8 - Porto di Trieste: statistiche treni con O/D Villach (2015-2017)

Il Porto di Trieste si distingue a livello nazionale anche per la ripartizione modale dei propri traffici.

In particolare, i container pieni che transitano per il Porto di Trieste hanno utilizzato per il 52% il treno nel 2017, un dato particolarmente alto anche a livello europeo.

Porto di Trieste – ripartizione modale TEUs (2017)		
TEUs transitati (non transhipment)	TEUs via treno	%
349.039	181.522	52,01%

Tabella 9 - Porto di Trieste – ripartizione modale TEUs (2017)

L'aumento rilevante del traffico merci via ferrovia degli ultimi anni pongono il problema della capacità della rete di sopportare incrementi di traffico del 15%-20% ogni anno.

Gli interventi infrastrutturali previsti saranno oggetto del Capitolo B.

Nel frattempo, il Porto di Trieste intende utilizzare le potenzialità delle nuove tecnologie per ottimizzare l'utilizzo delle infrastrutture esistenti, grazie alla creazione e costante potenziamento del proprio Port Community System.

Il Porto di Trieste movimentata merci e unità logistiche che arrivano e partono via nave, treno e strada, secondo il seguente flusso:

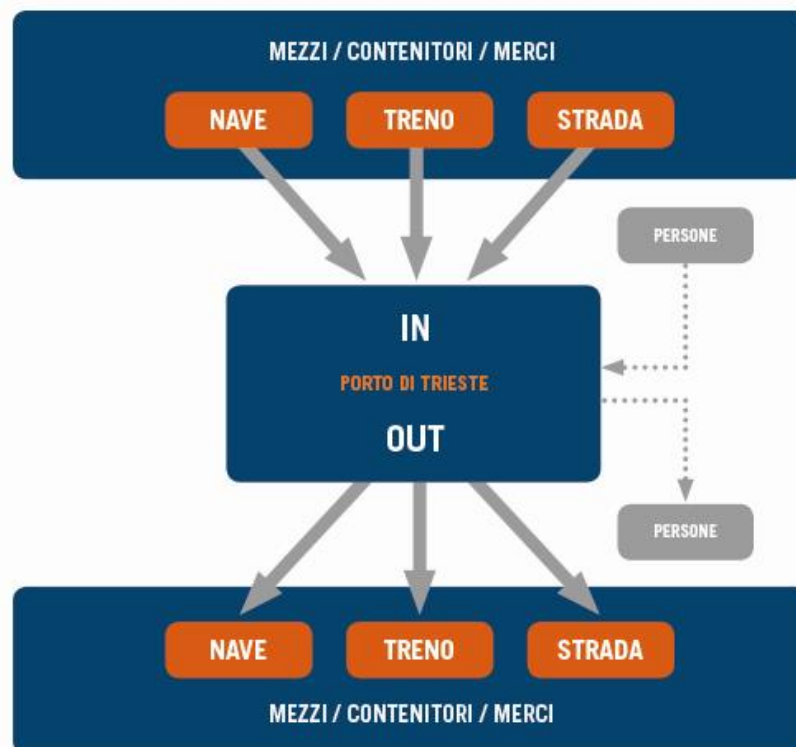


Figura 19 - Porto di Trieste: flusso operazioni

Per gestire, valutare e comprendere tale flusso, dinamico nel tempo, è stato necessario dotare il porto di Trieste di un Port Community System (PCS.).

Il Port Community System (PCS) è una piattaforma tecnologica in grado di connettere differenti attori-organizzazioni che costituiscono la Comunità di un porto. Il suo fine è quello di garantire l'interoperabilità necessaria a coniugare diversi sistemi ICT per digitalizzare e ottimizzare le operazioni relative alla gestione dei processi portuali.

La piattaforma software on-line denominata 'Sinfomar' è il nome del PCS utilizzato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Porto di Trieste (AdSP MAO), per la gestione delle procedure amministrative, fiscali e doganali inerenti alla logistica portuale. Nella progettazione del 'Sinfomar' è stata considerata la specificità legislativa propria del Porto di Trieste, composto dalle aree di Porto Vecchio, Porto Nuovo, Scalo Legnami e Zona Industriale, caratterizzate da aree parziali o totali di Punto Franco. Le aree portuali sono divise in aree comuni (in capo all'AdSP MAO) e in aree in concessione (in capo ai terminalisti e operatori privati), ivi incluse le aree afferenti alla più ampia realtà della logistica del Sistema portuale come l'interporto di Trieste sito in località Ferneti.

Il progetto 'Sinfomar' ha coinvolto l'intero mondo marittimo locale e regionale. In particolare, tra gli operatori privati sono stati coinvolti gli Agenti Marittimi, gli Spedizionieri, gli Spedizionieri Doganali e i Terminalisti. In misura minore sono stati coinvolti alcuni Trasportatori e le Società di Sorveglianza. Per quanto riguarda, invece, gli operatori pubblici, sono stati interessati dal progetto 'Sinfomar' i seguenti attori: l'Agenzia delle Dogane, la Capitaneria di Porto, la Guardia di Finanza, la Motorizzazione Civile, la Sanità Marittima, gli Interporti regionali (in primis l'Interporto di Trieste, diventato di fatto il principale terminal intermodale di riferimento) ed alcuni operatori particolari, quali Alpe Adria (Multimodal Transport Operator regionale), Rail Cargo Austria (impresa ferroviaria), Adriafer (società di manovra ferroviaria), e l'Università di Trieste (soggetto interessato all'analisi dei dati logistici afferenti il Porto di Trieste).



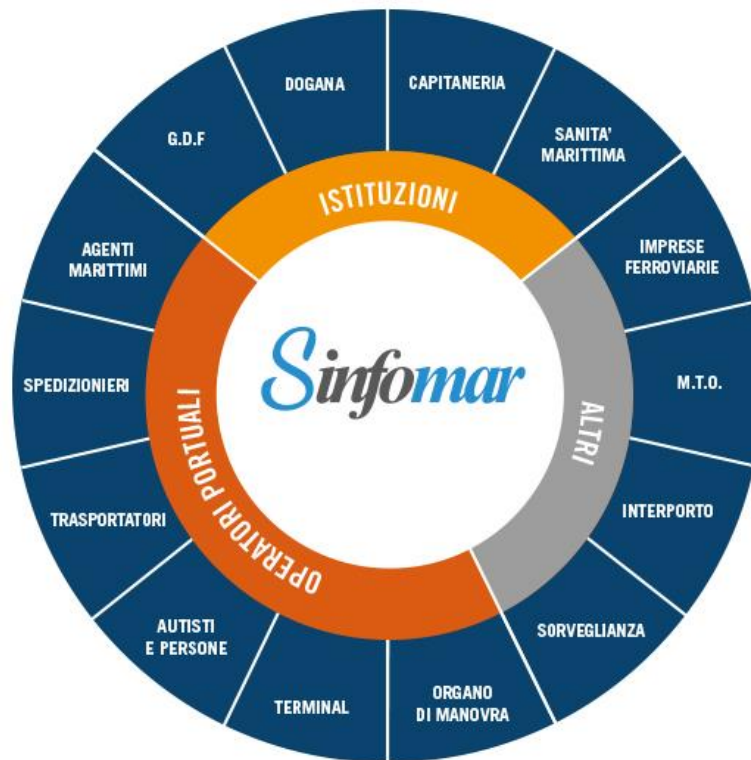


Figura 20 - Sinfomar: stakeholder coinvolti

L'Agenzia delle Dogane calcola che "per effettuare un'operazione di import/export nel territorio nazionale italiano gli operatori debbono presentare, oltre alla dichiarazione doganale, fino a 68 istanze ad altre 18 amministrazioni". Ciò si traduce nella compilazione, da parte dei soggetti economici, di molteplici istanze e formulari, i quali spesso necessitano d'essere presentati fisicamente al fine di ottenere le autorizzazioni, i permessi, le licenze ed i nulla osta necessari allo svincolo delle merci, comportando aggravii di spese e tempi lunghi di attesa e di giacenza in deposito delle merci nelle aree terminalistiche. Dal punto di vista degli organismi pubblici invece, la crescita dei volumi di traffico sul panorama internazionale registratasi negli ultimi decenni, comporta il trattamento di un volume sempre crescente di atti e di documenti cartacei, il quale richiede la disponibilità di un numero considerevole di risorse umane per il disbrigo delle pratiche burocratiche. Inoltre, l'assenza di standard condivisi, unito alla mancanza di coordinamento, causa dei rallentamenti nel flusso delle merci penalizzando la competitività del Paese nel suo complesso. Alla luce di queste considerazioni, e in sinergia con gli interessi internazionali e dell'Unione Europea connessi con la valenza strategica dei porti, la digitalizzazione del settore nel territorio nazionale si è rilevata l'obiettivo prioritario da raggiungere attraverso una progressiva dematerializzazione delle procedure che preveda l'adozione di standard condivisi in grado di gestire e ottimizzare i flussi di informazione tra i diversi attori.

A questo riguardo l'Agenzia delle Dogane italiana è considerata una tra le più evolute d'Europa. Il 'Sinfomar', grazie alla sua fisionomia sviluppata sulle specificità del Punto Franco che ne ha caratterizzato il grado di avanzamento a livello di capacità gestionale dal punto di vista normativo, è

stato il primo PCS in Italia ad essere riconosciuto e connesso, attraverso un'Autorità Portuale e per quanto attiene le funzioni essenziali di competenza in materia doganale, con il sistema ICT implementato nel 2003 dall'Agenzia delle Dogane e denominato 'AIDA' (Automazione Integrata Dogane Accise). Con l'implementazione del sistema AIDA e ponendosi come fine la progressiva dematerializzazione delle procedure doganali, l'orientamento avanzato dell'Agenzia ha previsto, in particolare, la messa in funzione di uno sportello unico doganale che obbliga le amministrazioni pubbliche interessate ad integrare i propri processi di competenza, di cui rimangono titolari, in modo da offrire un'"interfaccia unica" ('single window') quale punto di collegamento dove tutte le informazioni vengono dichiarate un'unica volta e messe a disposizione dei vari soggetti/enti nazionali ed europei competenti - ciascuno per il segmento di sua competenza.

Nato dal progetto ITS Adriatic Multiport Gateway, co-finanziato dalla Commissione Europea nell'ambito del programma TEN-T, il 'Sinfomar' è attivo dal 2014 con l'obiettivo di migliorare l'efficienza e la fluidità dei traffici da e verso il Porto di Trieste, nonché come strumento di controllo, di monitoraggio e di marketing. I dati presenti nel 'Sinfomar' vengono inseriti in tempo reale dagli operatori privati, e quindi validati attraverso le operazioni di controllo effettuate dalle autorità pubbliche competenti, come gli uffici locali di Agenzia delle Dogane e della Guardia di Finanza, che con tali operazioni di verifica ne certificano l'attendibilità. Queste informazioni, ulteriormente elaborate dal software 'Sinfomar', risultano particolarmente rilevanti non solo a scopo gestionale ma anche informativo-statistico e strategico.

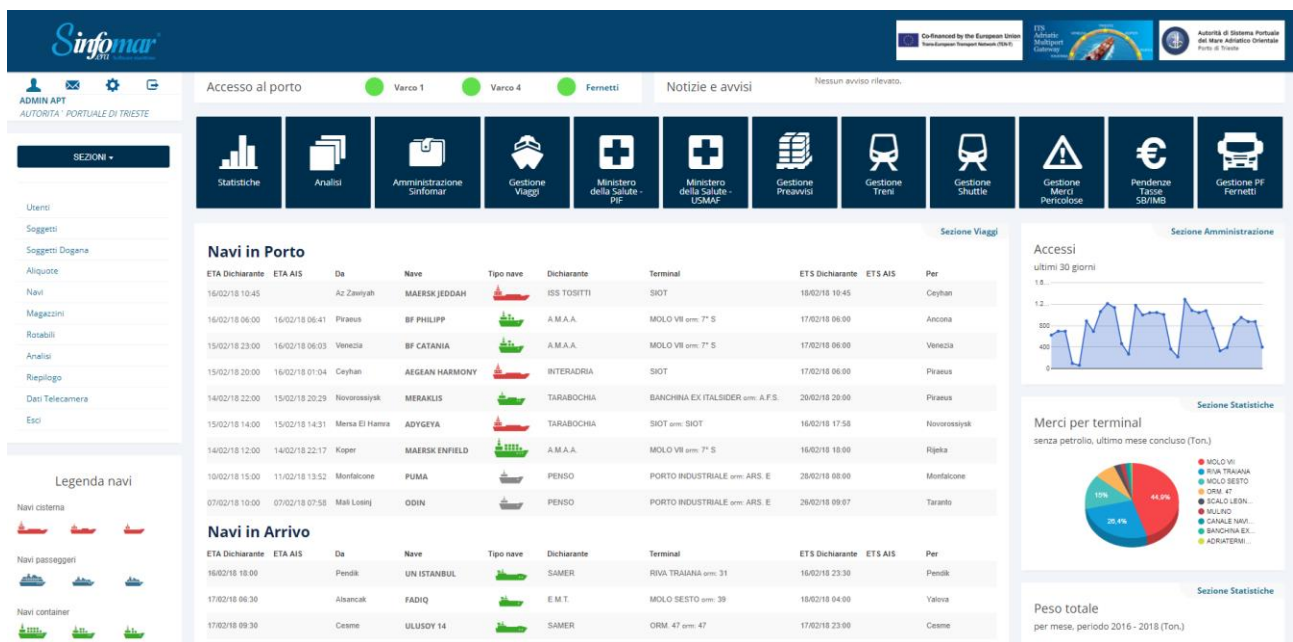


Figura 21 - Sinfomar: videata principale

Dal punto di vista tecnico il 'Sinfomar' è strutturato in moduli e sotto-moduli basati su linguaggi e standard internazionali Open Source e gratuiti, in particolare facendo massiccio utilizzo di tecnologie legate ai webservices attraverso l'uso di XML.

Un aspetto fondamentale del software è quello di essere in costante sviluppo al fine di garantire l'adeguamento delle sue funzionalità alle dinamiche di cambiamento che interessano i diversi sistemi di trasporto e rispettivi volumi di traffico interessati dal Porto di Trieste. L'impegno costante nella capacità di adattamento del 'Sinfomar' ha inoltre l'obiettivo prioritario di assicurare la piena conformità del software alla vigente normativa nazionale e alle indicazioni delle guide e norme internazionali in materia doganale, sanitaria e di security.

Tra le caratteristiche principali il 'Sinfomar' permette di:

- gestire telematicamente la movimentazione delle merci e dei mezzi che le trasportano, sia in entrata che in uscita, per ogni tipo di vettore utilizzato (nave/treno/camion), consentendone la tracciabilità e l'immediata individuazione logistica sulla concessione portuale;
- consentire l'automazione della presentazione delle richieste di accesso attraverso il paradigma 'single window', rendendo così più fluide e veloci le procedure amministrative e burocratiche relative al traffico portuale e garantendo la possibilità di inserire automaticamente i dati a sistema senza la necessità di una loro immissione manuale;
- prevedere la possibilità di effettuare dichiarazioni telematiche che investano progressivamente tutti gli attori presenti nella Comunità portuale come Dogana, Capitaneria di Porto, Guardia di Finanza, Agenzie Marittime, Spedizionieri, Terminalisti, Imprese Ferroviarie e Autotrasportatori;
- fornire analisi comparative e dati statistici aggregati e disaggregati, senza la necessità di ricorrere a piattaforme esterne per la costituzione di un database;
- garantire l'interoperabilità con piattaforme ICT sviluppate e implementate da stakeholder di riferimento, sia pubblici che privati, per la gestione e l'ottimizzazione della catena logistica del trasporto. Tra questi sistemi vi sono: AIDA (Dogana), PMIS2 (Capitaneria di Porto), il TROVATORE (Dogana), il software i-Gate (Porto Digitale) confluito oggi nella più ampia piattaforma Vigate (Vitrociset S.p.A.), i TOSs (Terminal Operating Systems) utilizzati da realtà terminalistiche come la piattaforma NAVIS (Trieste Marine Terminal) e SINFOSEC dell'interporto di Trieste (Ferneti).
- gestire dati adottando standard internazionali (tra cui 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) al fine di uniformare i dati e renderli confrontabili tra di loro pur facendo riferimento a realtà e modalità di

trasporto diverse (ad esempio nave e treno). Il 'Sinfomar' è infatti in grado di rielaborare codifiche generate da sistemi sviluppati da terze parti trasformandole, se necessario, in codifiche standard;

- gestire e ottimizzare i processi logistici/security/doganali del porto di Trieste e del suo Punto Franco.

Il 'Sinfomar' è stato progettato per poggiarsi su una serie di Moduli operativi secondo lo schema generale sotto riportato:

1. Preavvisi di Arrivo-Partenza;
2. Navi;
3. Merci;
4. Veicoli;
5. Treni;
6. Statistiche/Analisi;
7. Persone;
8. Sanità Marittima;
9. Merci Pericolose;
10. Tasse di imbarco e sbarco;
11. Terminal esterno Punto Franco.

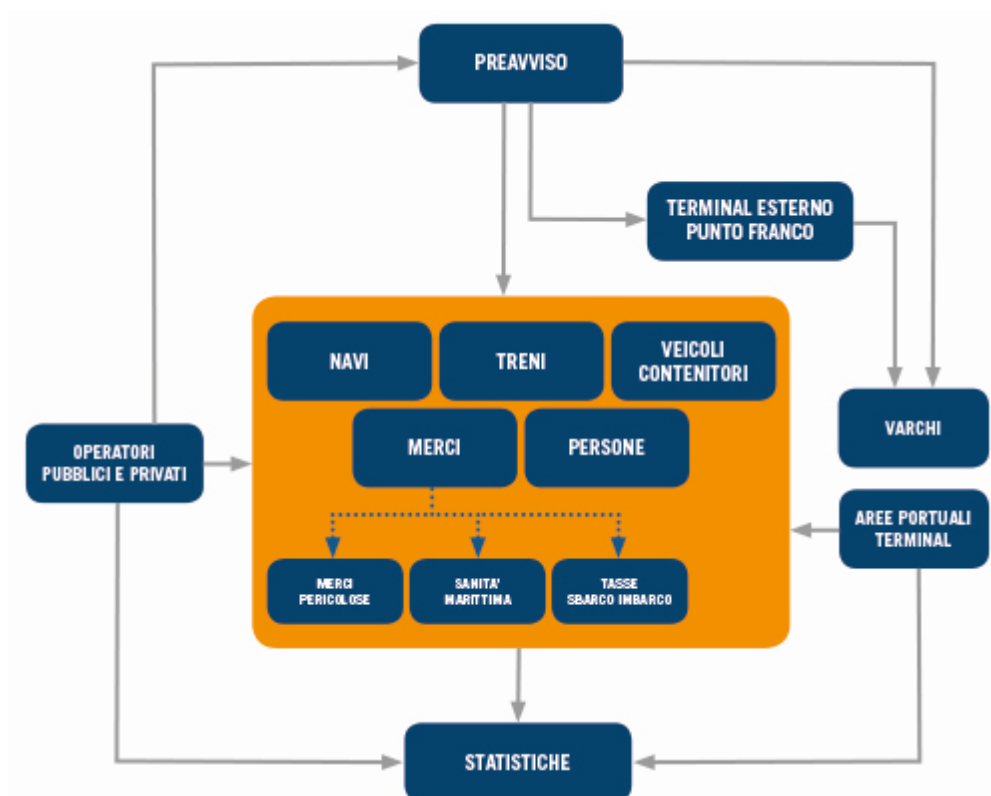


Figura 22 - Sinfomar: moduli

Ai fini del progetto SMARTLOGI, il modulo più rilevante è il modulo treni, deputato alla gestione dei treni in arrivo o in partenza dal Porto di Trieste ed è completamente integrato con gli altri moduli coinvolti nel traffico ferroviario, in particolare con il Modulo Navi, grazie ai varchi ferroviari portuali, dotati di lettura ottica per le operazioni di controllo in entrata e uscita del treno e in grado di riconoscere le codifiche ILU per i rotabili, BIC per i container, UIC per i vagoni.

Il 1° gennaio 2018 si è compiuto un ulteriore passo in avanti nella dematerializzazione delle operazioni di controllo e di autorizzazione delle movimentazioni ferroviarie, parificando il movimento dei treni a quello delle navi e uniformando le regole di gestione doganali, logistiche e di security tramite la standardizzazione e la generazione automatica dei documenti di arrivo e partenza dei treni.

Per consentire la tracciatura completa di un contenitore/mezzo/merce arrivato via treno ed uscito via mare, o viceversa, il vettore ferroviario o un suo rappresentante deve presentare, per ogni treno da e per il Porto di Trieste, un manifesto doganale delle merci su di esso trasportate mediante il cosiddetto modello CH30 - manifesto treno di arrivo o partenza.

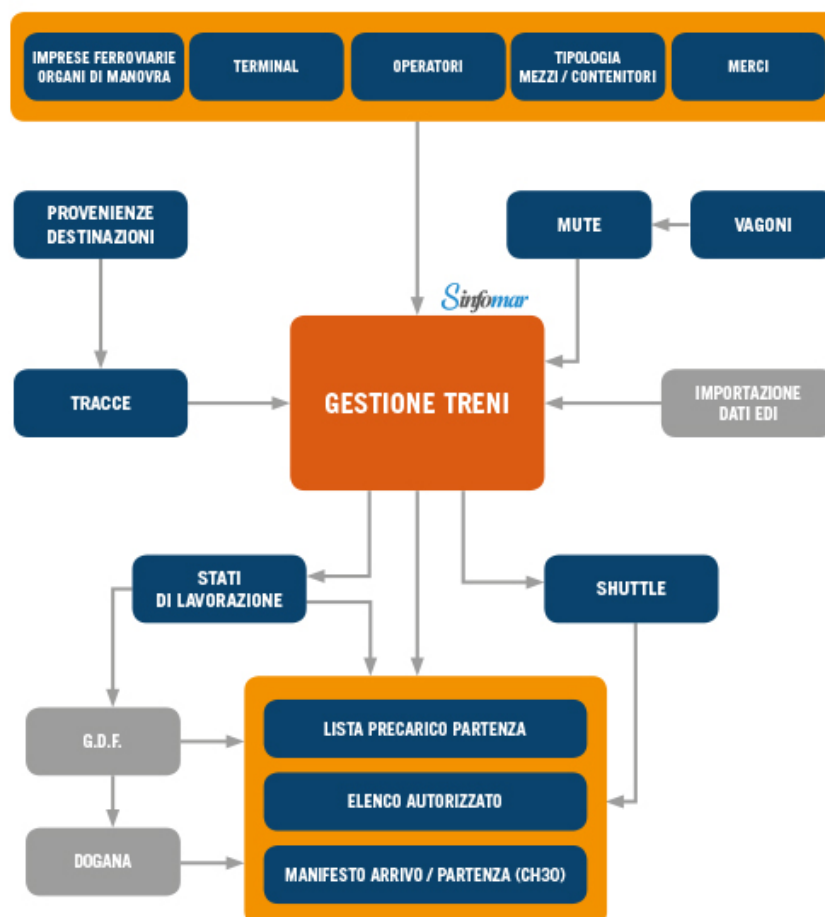


Figura 23 - Sinfomar: modulo treni

Questo processo vede il coinvolgimento di diversi operatori:

- imprese ferroviarie e società di manovra;
- gli operatori MTO - Multimodal Transport Operator;

- i terminalisti;
- agenti treno e spedizionieri;
- la Dogana e Guardia di Finanza.





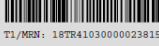
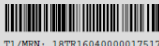
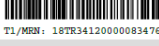
In passato, nel porto di Trieste vi erano 13 diversi modelli di CH30 con dati non standardizzati e, pertanto, non confrontabili tra di loro. Oggi il 'Sinfomar' permette di generare un CH30 in un formato unico, concordato con gli operatori e la Dogana secondo criteri oggettivi, e predisposto utilizzando una terminologia e struttura condivisa.

Tale standardizzazione ha portato a risultati di eccellenza, con l'abbattimento quasi totale di errori, ed una facilitazione notevole nell'interscambio dei dati tra vari operatori, pubblici e privati, nonché al quasi annullamento delle interpretazioni soggettive dei dati utilizzati.

La sola presenza dei codici a barre contenenti gli estremi doganali degli MRN del Manifesto Merci Treno ha permesso agli operatori doganali di chiudere le partite di merce su AIDA attraverso l'uso di uno scanner manuale, portando così i tempi di acquisizione delle informazioni da 10/15 minuti a meno di un minuto ed azzerando gli errori dovuti all'immissione manuale dei dati.

Inoltre, in questo modo è stata resa possibile una completa tracciatura delle merci e delle unità logistiche che le contengono.

**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	Semiriorchio/Container			Sigilli	UNDG	Tipo documento	Numero documento doganale	Nr. Sinfomar
				Massa	Tassa	M. lorda					
6	338549926412	ILU : NED1001444 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 PV 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	VEETURE AUTOMOBILI, TRATTORI HS: 8708 29 90	2.491	4.000	6.491	01472006		TI/MRN	 TI/MRN: 18TR41030000023815	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

**Sinfomar**

Figura 24 - Sinfomar: esempio di CH30

Il modello CH30 è lo strumento che consentirà la nascita del corridoio logistico e doganale con l'interporto di Fürnitz: il suo ulteriore sviluppo e miglioramento saranno oggetto delle attività del WP4.

### 3. Strumenti per il supporto del trasporto merci multimodale

L'incremento dei traffici ferroviari da/per il Porto di Trieste è stato sostenuto dalla Legge regionale n. 15/2004.

Per realizzare un'effettiva integrazione modale dei diversi sistemi di trasporto e trasferire quindi crescenti quote del traffico merci dalla strada alle modalità alternative (ferroviaria e marittima), tramite questa norma la Regione FVG sta sostenendo l'istituzione, l'avvio e la realizzazione di servizi di trasporto marittimo e ferroviario, con la seguente articolazione:

- servizi di trasporto ferroviario intermodale in partenza e/o in arrivo dai nodi logistici e portuali siti nel territorio regionale, sulle direttrici di transito nazionale e internazionale; gli aiuti sono finalizzati a compensare i differenti costi esterni e di utilizzo dell'infrastruttura tra la modalità stradale e quella ferroviaria, nonché all'abbattimento degli extra-costi derivanti dalla presenza di penalizzazioni naturali e strutturali quali barriere fisiche, confini di diversi Stati membri e non membri, interscambio della trazione, mancata interoperabilità del materiale ferroviario impiegato, vincoli all'utilizzo del materiale rotabile e condizioni non omogenee nei costi di accesso all'infrastruttura ferroviaria tra i diversi paesi;
- nuovi servizi marittimi per il trasporto combinato delle merci in arrivo e/o partenza dai porti siti nel territorio regionale, in conformità alle linee guida specificate nei nuovi orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea del trasporto.

Per quanto riguarda il traffico ferroviario intermodale, la misura base dell'aiuto viene fissata nell'importo di 33,00 euro per unità intermodale trasportata, corrispondente alla differenza tra i costi esterni nel trasporto delle merci tra la modalità stradale e quella ferroviaria su una percorrenza pari almeno a 100 km. Per percorrenze inferiori a 100 km non sono concessi aiuti. La misura base dell'aiuto può essere adeguata mediante l'applicazione di un coefficiente che tiene conto della lunghezza del percorso e del numero di paesi attraversati. In nessun caso tuttavia il livello dell'aiuto può superare il 30% dei costi del servizio di trasporto intermodale.

- per tratte ferroviarie comprese tra 100 e 250 km il coefficiente di adeguamento applicabile è 1,00 in caso di attraversamento del territorio di uno stato, 1,20 in caso di attraversamento di due stati e di 1,30 in caso di attraversamento di tre stati;
- per tratte ferroviarie comprese tra 251 e 450 km il coefficiente di adeguamento applicabile è 0,90 in caso di attraversamento del territorio di uno stato, 1,10 in caso di attraversamento di due stati e di 1,30 in caso di attraversamento di tre stati;
- per tratte ferroviarie pari o superiori a 451 km il coefficiente di adeguamento applicabile è 0,80 in caso di attraversamento del territorio di uno stato, 1,00 in caso di attraversamento di due stati e di 1,20 in caso di attraversamento di tre stati o più

L'aiuto viene erogato come sovvenzione e può essere versato in due tranches: un anticipo pari al 40% e il saldo. L'anticipo viene erogato previa dimostrazione dell'effettivo avvio del servizio nonché a seguito della sottoscrizione di una polizza fideiussoria a copertura del valore equivalente al contributo complessivo richiesto su base annua, rilasciata da istituto bancario o assicurativo. Inoltre la società deve impegnarsi a rifondere gli importi percepiti qualora il beneficiario decadesse dal contributo. Il saldo viene erogato, per ogni singolo anno di effettuazione del servizio, previa verifica che il servizio è conforme ai termini e alle condizioni per l'erogazione dell'aiuto.

Qualora il beneficiario non utilizzi l'intera quota del contributo per la riduzione delle tariffe effettivamente praticate o non rispetti gli impegni assunti o modifichi lo schema tariffario praticato, egli decade dal regime d'aiuto ed è tenuto a restituire gli anticipi percepiti.

Per quanto riguarda i nuovi servizi marittimi, la misura base dell'aiuto, viene fissata nell'importo di 54,00 euro per unità trasportata, corrispondente alla differenza tra i costi esterni per il trasporto delle merci tra la modalità stradale e quella marittima su una percorrenza pari almeno a 100 km. Non sono erogati aiuti per i servizi di trasporto marittimo su distanze inferiori a 20 MM (miglia marine), ovvero l'equivalente dei servizi via terra che attraversano il territorio della regione FVG. La misura base dell'aiuto può essere adeguata mediante l'applicazione di un coefficiente che tiene conto della lunghezza della rotta e del numero di approdi nei porti, sulla base delle modalità illustrate di seguito. In nessun caso tuttavia il livello dell'aiuto può superare il 30% dei costi del servizio di trasporto marittimo:

- per una tratta marittima compresa tra 20 e 250 miglia marine (MM) il coefficiente di adeguamento applicabile è 1,00 per servizi con approdo finale su altro porto nazionale, 0,90 per servizi con approdo finale su altro porto comunitario o internazionale e 0,80 per servizi con approdo intermedio su altro porto comunitario o internazionale e approdo finale su altro porto nazionale o viceversa;
- per una tratta marittima compresa tra 251 e 500 miglia marine il coefficiente di adeguamento applicabile è 0,80 per servizi con approdo finale su altro porto nazionale, 0,60 per servizi con approdo finale su altro porto comunitario o internazionale e 0,40 per servizi con approdo intermedio su altro porto comunitario o internazionale e approdo finale su altro porto nazionale o viceversa;
- per una tratta marittima superiore a 500 miglia marine – e comunque entro il bacino del Mare Ionio delimitato dalla linea congiungente Capo Passero (Italia - Sicilia) con Capo Matapan (Grecia) – il coefficiente di adeguamento applicabile è 0,70 per servizi con approdo finale su altro porto nazionale, 0,50 per servizi con approdo finale su altro porto comunitario o internazionale e 0,30 per servizi con approdo intermedio su altro porto comunitario o internazionale e approdo finale su altro porto nazionale o viceversa.



L'aiuto viene erogato come sovvenzione e può essere versato in due tranches: un anticipo pari al 40% e il saldo. L'anticipo viene erogato previa dimostrazione dell'effettivo avvio del servizio nonché a seguito della sottoscrizione di una polizza fideiussoria a copertura del valore equivalente al contributo complessivo richiesto su base annua, rilasciata da istituto bancario o assicurativo. Inoltre la società deve impegnarsi a rifondere gli importi percepiti qualora il beneficiario decadesse dal contributo. Il saldo viene erogato, per ogni singolo anno di effettuazione del servizio, previa verifica che il servizio è conforme ai termini e alle condizioni per l'erogazione dell'aiuto.

Anche in questo caso, qualora il beneficiario non utilizzi l'intera quota del contributo per la riduzione delle tariffe effettivamente praticate o non rispetti gli impegni assunti o modifichi lo schema tariffario praticato, egli decade dal regime d'aiuto ed è tenuto a restituire gli anticipi percepiti.

Le misure previste dalla L.R. 15/2004 hanno superato positivamente il vaglio della Commissione Europea per il controllo sugli Aiuti di Stato.

La L.R. 15/2004 non è applicabile per distanze inferiori ai 100 km, non comprendendo il cosiddetto "ultimo miglio", l'ultima parte del tragitto con arrivo/partenza a origine/destinazione, generalmente operato con modalità stradale.

Per supportare la multimodalità anche in questa fase, la Regione FVG ha stanziato degli incentivi in regime di *de minimis*. A ottobre 2017, il Consiglio Regionale del FVG ha approvato uno stanziamento di 1,8 milioni di euro per il trasporto combinato regionale, a favore delle Ditte private dell'ambito del trasporto, commercio e movimentazione delle merci e che hanno la loro sede principale in regione, con obiettivo il trasferimento modale delle bramme d'acciaio con destinazione i laminatoi insediati nella Zona Industriale dell'Aussa-Corno, attualmente sbarcate nel Porto di Monfalcone in quanto i fondali di Porto Nogaro non consentono l'attracco di navi provenienti dal Mar Nero e trasferite via gomma con criticità significative per i territori interessati.

La Regione FVG ha stanziato 400.000 euro per incentivare il ricorso alla ferrovia. I fondi permetteranno di compensare i maggiori costi derivanti dal trasporto su rotaia e saranno suddivisi tra le aziende che ne hanno fatto domanda: vengono assegnati 200.000 euro alla Inter-Rail per il servizio sperimentale di trasporto ferroviario di bramme da Monfalcone a Porto Nogaro e altri 200.000 euro alle manifestazioni di interesse presentate da DB Cargo Italia, Captrain Italia e Mercitalia Rail.

Con il medesimo intento di trasferimento modale, la Regione ha deciso di stanziare 1.222.800 euro (222.800 euro per l'esercizio 2017 e 1.000.000 euro per il 2018) a favore del trasporto delle bramme via mare sempre tra i due scali di Monfalcone e Porto Nogaro mediante trasbordo su natanti adeguati all'attracco (chiatte fluvio-marittime). Due sole delle tre proposte presentate sono state ammesse: quelle della Fratelli Cosulich (contributo richiesto di 1.296.000 euro) e quella di Friultrans (contributo richiesto di 1.811.792,87 euro), spedizioniere con sede principale a Porto Nogaro e altri uffici a

Monfalcone e presso Interporto di Cervignano, le quali riceveranno ognuna 111.400 euro di acconto per l'avvio del servizio.

Tutte le misure regionali e nazionali a supporto del trasporto combinato applicabili in FVG saranno descritte in dettaglio nel deliverable D.3.3.1.

## B. Scenari futuri

Come accennato nel paragrafo A2, il traffico ferroviario del Porto di Trieste è cresciuto in maniera rilevante nell'ultimo triennio, e anche per il 2018 si prevede un incremento del 15%-20%. Un aumento così importante in un lasso di tempo così breve porterà alla saturazione della capacità ferroviaria della rete nel breve periodo.

Il porto di Trieste è collegato alla linea ferroviaria nazionale, quindi alle reti TEN-T, attraverso i seguenti nodi:

1. Campo Marzio, che serve i Moli V, VI (RoRo) e VII (container), dove è attualmente concentrata la maggior parte del traffico;
2. Servola, che serve il porto industriale, vale a dire terminal per merci varie e uno dei più importanti siti di produzione di acciaio nel Nord Italia;
3. Aquilinia, al servizio dell'area industriale di Trieste

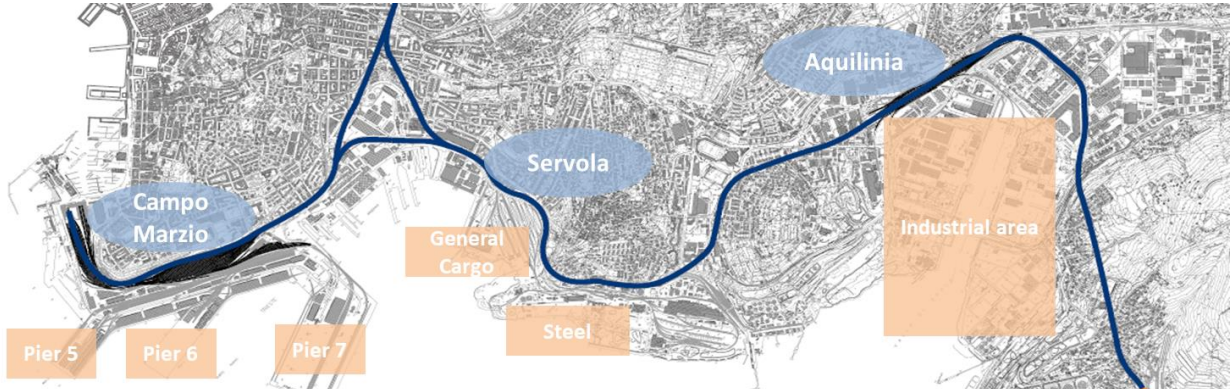


Figura 25 - Porto di Trieste: infrastrutture ferroviarie

Il Piano Regolatore del Porto di Trieste, approvato nel 2016, prevede una rilevante espansione delle infrastrutture portuali per il trasporto marittimo.

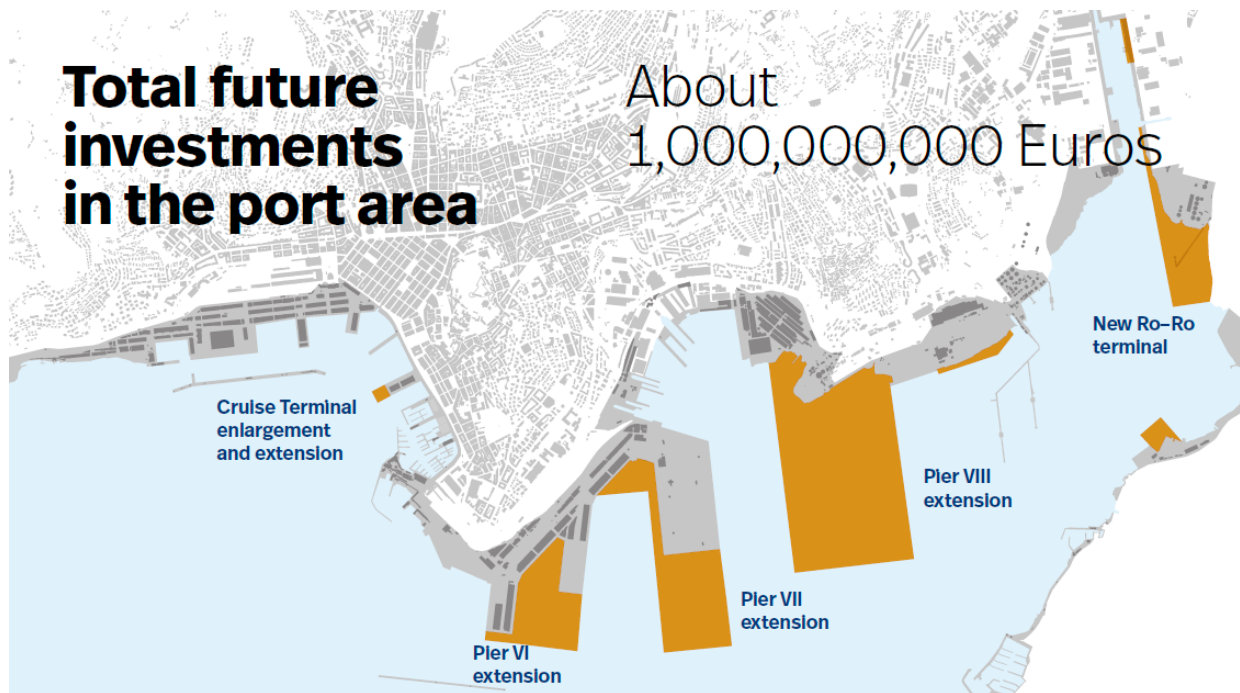


Figura 26 - Porto di Trieste: nuove infrastrutture previste dal PRP

Di conseguenza, i principali investimenti per le infrastrutture del porto di Trieste sono volti ad aumentare la capacità totale di movimentazione delle merci, con particolare attenzione alla capacità ferroviaria e all'intermodalità, anche attraendo fondi UE. I progetti UE più rilevanti cofinanziati dal programma TEN-T / CEF in cui è coinvolto il Porto di Trieste sono:

1. NAPA STUDIES (2013-EU-21017-S): studio di fattibilità per il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie del porto di Trieste e sviluppo del Port Community System (budget totale: 325.000 euro, finanziamento UE: 162.500 euro);
2. NAPA4CORE (2014-EU-TM-0343-M): costruzione della cosiddetta "Piattaforma logistica" all'interno del terminal per il general cargo, che sarà la radice del nuovo Molo VIII (budget totale: 79 milioni di euro, finanziamento UE: 15,8 milioni di euro);
3. Adri-Up (2015-EU-TM-0310): ristrutturazione funzionale e tecnica del Molo VI (budget totale: 6,6 milioni di euro, finanziamento UE: 1,980 milioni di euro).

Considerando i suddetti piani di investimento, nonché quelli dei terminalisti, la domanda di traffico ferroviario crescerà considerevolmente nei prossimi anni.

In questo contesto, il Global Project (2018-2025) per le infrastrutture ferroviarie del Porto di Trieste consiste nel loro potenziamento, al fine di adeguarsi al trend di crescita a doppia cifra dei flussi di traffico ferroviario.

Il Global Project comprende quattro sezioni principali:

1. Potenziamento della connessione ferroviaria ultimo miglio;

2. Upgrade infrastrutturale per la riattivazione della linea ferroviaria che collega la stazione Aquilinia a Campo Marzio;
3. Potenziamento delle infrastrutture esistenti e della nuova stazione ferroviaria Scalo Legnami;
4. Potenziamento infrastrutturale e tecnologico della stazione di smistamento che collega i Moli V, VI (trasporto RoRo) e VII (container) alla stazione di Campo Marzio e quindi alle linee ferroviarie nazionali;

Il governo italiano ha già finanziato la maggior parte di questo progetto globale, ma solo sulle sezioni appartenenti al gestore dell'infrastruttura nazionale (Rete Ferroviaria Italiana - RFI S.p.A.):

<b>Porto di Trieste - Global project</b>		
<b>Azione</b>	<b>Costo (euro)</b>	<b>Fondi disponibili (euro)</b>
Potenziamento della connessione ferroviaria ultimo miglio	67.000.000	67.000.000
Upgrade infrastrutturale per la riattivazione della linea ferroviaria che collega la stazione Aquilinia a Campo Marzio	28.000.000	18.000.000
Potenziamento delle infrastrutture esistenti e della nuova stazione ferroviaria Scalo Legnami	50.000.000	0.00
Potenziamento infrastrutturale e tecnologico della stazione di smistamento di Campo Marzio	32.400.000	0.00
<b>TOTALE</b>	<b>177.400.000</b>	<b>85.000.000</b>

Tabella 10 - Porto di Trieste: Global Project infrastrutture ferroviarie

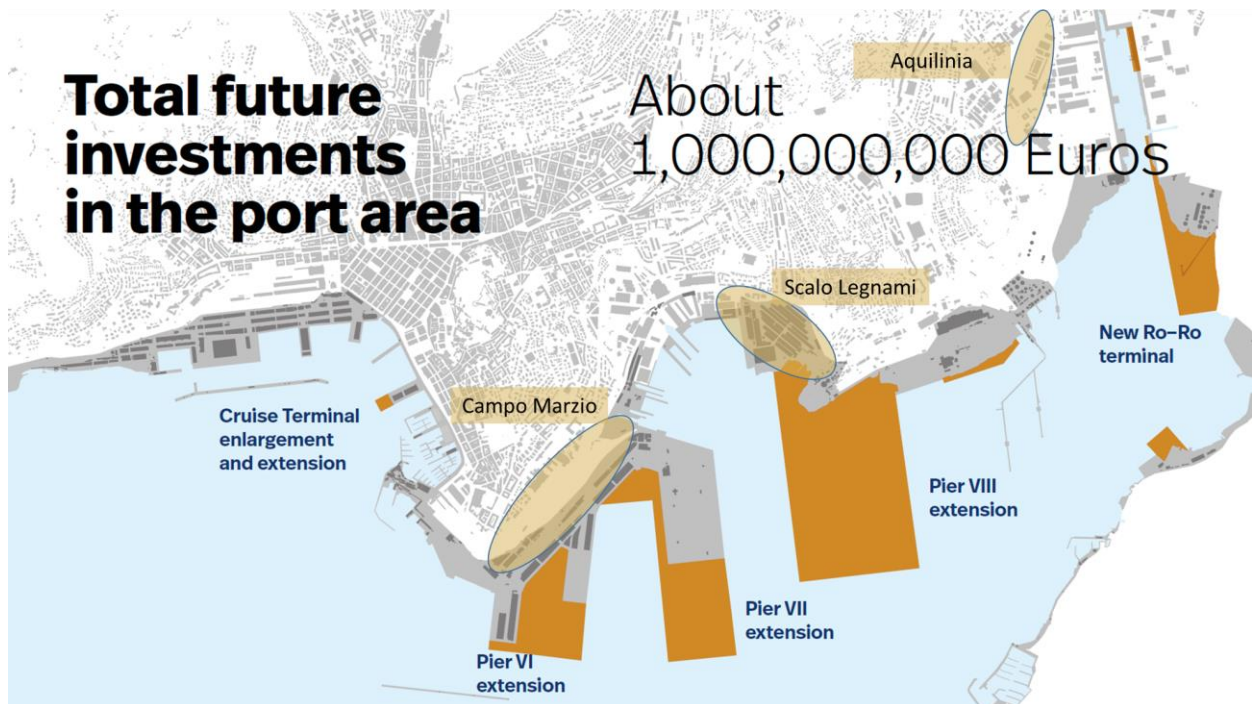
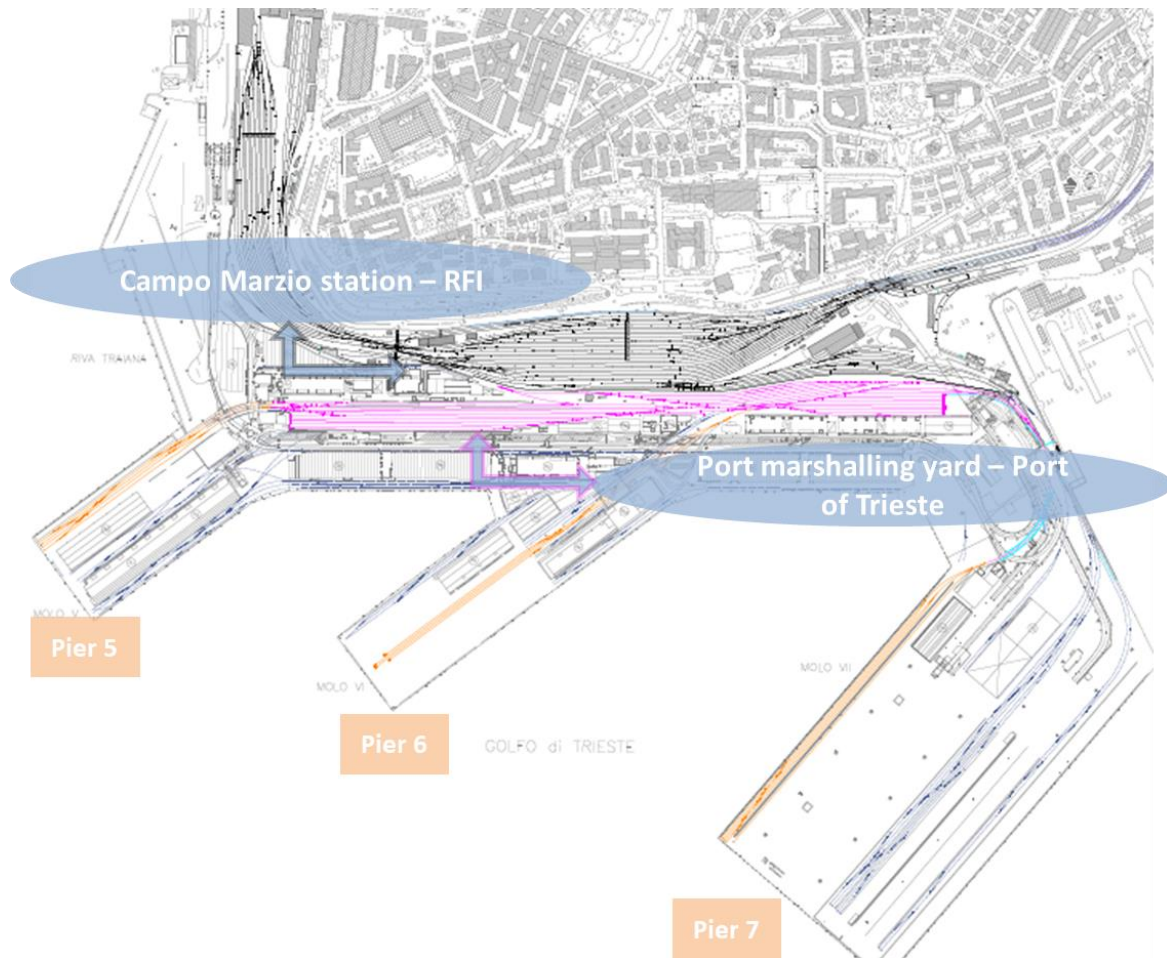


Figura 27 - Porto di Trieste: individuazione stazioni ferroviarie

Gli obiettivi del Global Project sono i seguenti:

- rimuovere i colli di bottiglia nell'ulteriore sviluppo dei collegamenti ferroviari da / per il Porto di Trieste
- aumentare la capacità di movimentazione complessiva del porto di Trieste snellendo i flussi di merci via treno, superando la mancanza di spazio dedicato allo stoccaggio, dovuto alla vicinanza con la città di Trieste;
- migliorare i vantaggi competitivi della rotta sud verso i mercati dell'Europa centrale e orientale attraverso il Porto di Trieste (offrendo una valida alternativa ai porti del Nord Europa, sostenendo uno sviluppo regionale europeo equilibrato e una riduzione delle sproporzioni nord-sud, diminuendo la congestione delle infrastrutture di connessione dei porti settentrionali);
- valorizzare il ruolo del Porto di Trieste come fattore strategico per la crescita e la competitività dell'area adriatico-ionica;
- sviluppare il Porto di Trieste, nodo core della rete TEN-T, migliorando l'accessibilità dell'hinterland;
- migliorare l'integrazione del Porto di Trieste nella rete centrale TEN-T, principalmente con i corridoi Adriatico-Baltico e Mediterraneo;
- potenziare lo sviluppo dei collegamenti multimodali con l'entroterra del Porto di Trieste;
- aumentare l'efficienza e ridurre l'impatto ambientale dei sistemi di trasporto, in particolare fornendo soluzioni di trasporto alternative, sostenibili e rispettose dell'ambiente.

Come delineato nei paragrafi precedenti, i Moli V, VI (RoRo) e VII (container) sono collegati alla rete nazionale tramite la stazione ferroviaria di "Campo Marzio" gestita da RFI S.p.A. attraverso la stazione di smistamento portuale di proprietà di AdSP MAO, e generano la maggior parte del trasporto ferroviario del porto. Pertanto, è la parte più strategica e sensibile della rete ferroviaria portuale, che influisce sull'efficienza complessiva del porto.



**Figura 28 - Porto di Trieste: nodo di Campo Marzio**

L'attuale configurazione ferroviaria della stazione di Campo Marzio (in nero) e dei binari ferroviari gestiti dal Porto di Trieste (fucsia) ostacola l'ulteriore sviluppo del trasporto intermodale da / per il porto:

1. la lunghezza del treno è attualmente limitata a 550 metri, mentre il regolamento UE 1315/2013 richiede che il corridoio del core network accolga treni merci di almeno 740 metri;
2. non consente ai treni di operare simultaneamente dai tre terminali del porto, costringendo gli altri due a fermarsi quando uno di loro utilizza i binari ferroviari gestiti dal porto;
3. le manovre del piazzale di smistamento non sono automatizzate, causando ritardi e ponendo rischi più elevati per la sicurezza delle operazioni a causa di errori umani.

Il governo italiano ha già stanziato 50 milioni di euro a RFI S.p.A. per il potenziamento della stazione di Campo Marzio, i cui lavori dovrebbero iniziare nel 2019, ma non per il porto di Trieste e il suo scalo di smistamento.

Conseguentemente, anche quando RFI S.p.A. terminerà i lavori, questi risulteranno inutili qualora l'area di smistamento del Porto di Trieste non fosse adeguata.

Pertanto, il Porto di Trieste ha presentato una proposta progettuale nell'ambito del bando CEF blending 2017, per l'adeguamento infrastrutturale della propria stazione di smistamento, che consentirà di:

1. Aumentare la capacità di movimentazione treni del piazzale di smistamento del Porto di Trieste dell'80%;
2. Consentire la produzione di treni lunghi 750 m, aumentando così la lunghezza del treno del 35%;
3. Aumentare la velocità delle operazioni di smistamento in media del 35% e del 70% per il molo VII.
4. Garantire piena interoperabilità IT con gli stakeholder delle ferrovie portuali.

Il progetto è attualmente in fase di valutazione. Tuttavia, anche qualora non venisse approvato, verrà comunque realizzato tramite fondi propri coperti da finanziamento di un istituto finanziario, probabilmente la Banca Europea per gli Investimenti.

Tuttavia, il Porto di Trieste è anche impegnato nell'ottimizzazione dell'uso delle infrastrutture esistenti – anche nell'ottica di Autorità di Sistema, con l'inclusione del Porto di Monfalcone nella propria area di competenza, la collaborazione con l'Interporto di Trieste e gli altri interporti della regione FVG – tramite lo snellimento delle tempistiche per le procedure amministrative grazie al proprio PCS Sinfomar.

Infatti, Molte sono le attività di sviluppo e le sperimentazioni di integrazione in corso di implementazione che vedono l'AdSP MAO costantemente impegnata per un continuo potenziamento delle proprie infrastrutture immateriali. Tra le priorità di innovazione nel settore dell'ICT dell'Ente per i prossimi anni vi sono:

1. integrazione con i Porti di Monfalcone e Porto Nogaro;
2. integrazione con gli interporti della regione Friuli Venezia Giulia – Cervignano, Gorizia e Pordenone – e di altre regioni italiane;
3. valutazione dei concetti legati alla 'blockchain' per la consultazione e condivisione di dati/documenti da e verso altre piattaforme ICT implementate in realtà portuali strategiche all'avanguardia nel panorama internazionale;
4. integrazione con le zone industriali regionali, in particolare con quella di Trieste;
5. interoperabilità con operatori logistici, porti e interporti di Paesi terzi, sia europei sia sul più ampio panorama internazionale;
6. ampliamento del numero di utenti con interazioni quotidiane registrate fino a raggiungere le 2.000 unità entro la fine del 2018.

L'AdSP MAO è inoltre impegnata in numerosi tavoli di lavoro con stakeholder internazionali di alto profilo nel settore, come testimonia l'adesione alla International Port Community System Association (IPCSA).

Infine, l'AdSP MAO è impegnata in numerose attività progettuali di cooperazione e partenariato internazionale che hanno ottenuto un significativo riconoscimento da parte delle istituzioni europee. Tale riconoscimento è testimoniato anche dal fatto che l'Ente, nel corso degli ultimi anni, ha ricevuto finanziamenti europei per circa 25 milioni di euro in vista di nuove prospettive di crescita caratterizzate, in particolare, da una percentuale rilevante di contributo per investimenti nell'area ICT.

Gli investimenti citati hanno già prodotto risultati tangibili sia attraverso l'elaborazione, acquisto e installazione di componenti SW/HW innovative, sia attraverso l'identificazione di nuove linee di sviluppo per il rafforzamento della competitività del sistema portuale attraverso studi già ampiamente testati in ambiente reale riguardo i corridoi doganali, ferroviarie e stradali.

## **C. Cooperazione transfrontaliera**

Considerato il contesto regionale analizzato, risulta particolarmente evidente che le iniziative di collaborazione internazionale rappresentino importanti elementi funzionali all'integrazione territoriale transfrontaliera e una leva significativa per lo sviluppo economico dell'area, di cui il settore dei trasporti è certamente elemento trainante. In tal senso, risulta particolarmente rilevante l'opportunità costituita da uno strumento come il Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale (GECT), definito sulla base del regolamento 1302/2013 CE. Infatti, nell'area di riferimento tale strumento è applicato con un'iniziativa di taratura internazionale, che lavora per contribuire ad introdurre buone pratiche e ad avviare progetti comuni: il GECT "Euregio Senza Confini r.l.- Ohne Grenzen mbH". Inoltre nel contesto regionale, si cita la presenza anche del GECT "Comune di Gorizia (I), Mestna občina Nova Gorica (SLO) e Občina Šempeter-Vrtojba (SLO)" e il percorso per l'istituzione del GECT "Alto Adriatico / Severni Jadran / Sjevni Jadran" (che coinvolge una ventina di Comuni nell'area costiera fra Monfalcone e Pola in Italia, Slovenia e Croazia), i quali rappresentano un'area territorialmente molto più circoscritta.

I paragrafi che seguono, pertanto, forniscono una sintetica panoramica del GECT "Euregio Senza Confini r.l.- Ohne Grenzen mbH" che rappresenta l'intero territorio del Friuli Venezia Giulia in relazione ad altre due regioni contermini in una dimensione transfrontaliera.

### **1. Breve storia della cooperazione territoriale come GECT**

Le origini del GECT "Euregio Senza Confini r.l.- Euregio Ohne Grenzen mbH" risalgono al 2001, quando è stato siglato un primo accordo bilaterale tra la regione Carinzia e quella del Friuli Venezia Giulia e a cui ha fatto seguito nel 2004 un secondo accordo bilaterale tra quest'ultima e la regione Veneto e da cui hanno avuto origini le prime vicissitudini legate alla formalizzazione del GECT, formalizzatosi nel 2012 e diventato operativo nel 2014.



Il GECT, che ha sede legale a Trieste, è attualmente formato da tre membri: la Regione del Veneto, la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e Il Land Carinzia (Fig. 1). Inoltre, sono in corso trattative per l'inclusione della Regione istriana della Croazia.



Figura 29 - Copertura territoriale del GECT "Euregio Senza Confini r.l.- Euregio Ohne Grenzen mbH"

Complessivamente, l'area delle 3 regioni coinvolte sottende oltre 36.000 km<sup>2</sup> di territorio ed oltre 6,5 milioni di abitanti come riportato in dettaglio nella seguente Tabella 1.

<b>GECT "Euregio Senza Confini r.l.- Euregio Ohne Grenzen mbH"</b>			
<b>Regione</b>	<b>Area (kmq)</b>	<b>Abitanti (x1000)</b>	<b>PIL/Persona (€)</b>
Carinzia	9.538	559	33.000
Friuli Venezia Giulia	7.875	1.221	29.000
Veneto	18.407	4.915	31.000
<b>Totale</b>	<b>35.820</b>	<b>6.695</b>	

Tabella 11 - Principali dati descrittivi delle aree che formano il GECT "Euregio Senza Confini r.l.- Euregio Ohne Grenzen mbH"

## 2. Attuale struttura di governance transfrontaliera: compiti, responsabilità, principali settori di attività

Il GECT è nato con l'obiettivo principale di promuovere la cooperazione transfrontaliera e interregionale tra le regioni del Veneto, del Friuli Venezia Giulia e della Carinzia nell'ottica di rafforzare la coesione sociale ed economica dell'intera area.

La struttura del GECT è composta da tre fondamentali organismi:

- L'Assemblea, composta dai tre presidenti delle regioni Veneto, Friuli Venezia Giulia e Carinzia, uno dei quali nominato presidente del GECT con carica triennale;
- Il Direttore del GECT, nominato dall'Assemblea tra le proposte provenienti dalle tre Regioni e rinnovato ogni tre anni. Il Direttore, a sua volta, è supportato da un gruppo di lavoro formato da un rappresentante permanente di ciascun membro;

- Il Collegio dei revisori dei conti, nominato dall'Assemblea e composto da tre membri effettivi e da due membri supplenti. Esso viene rinnovato ogni tre anni.

Tra i campi di attività descritti nello statuto del GECT "Euregio Senza Confini r.l.- Ohne Grenzen mbH", alcune priorità e temi di lungo periodo sono sottolineati con particolare riferimento a:

- risorse ambientali e naturali, gestione dei rifiuti;
- trasporti, infrastrutture e logistica;
- cultura, sport, istruzione e formazione;
- salute sociale e pubblica;
- protezione civile,
- ricerca ed innovazione e nuove tecnologie;
- agricoltura;
- turismo;
- industria manifatturiera;
- Telecomunicazioni;
- Mercato del lavoro, formazione e commercio

Il ruolo del GECT è dunque quello di convogliare e trasmettere le priorità sottolineate a livello regionale ad un livello interregionale e internazionale, abbinandole quindi a strategie macro-regionali e contribuendo a spingere sullo sviluppo di iniziative di cooperazione tra i propri membri.

### **3. Esigenze territoriali transfrontaliere del GECT locale con focus sul tema del trasporto merci multimodale**

A partire da una delle prime Assemblee del GECT del 2014, il settore dei trasporti, insieme ai relativi temi infrastrutturali e logistici, è stato sottolineato come uno degli asset strategici a cui il GECT si sarebbe dovuto interessare con particolare riferimento alla logica interregionale e transnazionale che il GECT ben rappresenta.

In tale ottica è stato costituito un tavolo di lavoro dedicato ai trasporti con l'obiettivo di identificare potenziali opportunità finanziarie anche nel periodo di programmazione 2014-2020, oltre che di individuare ulteriori affinità con altre priorità tematiche di interesse come ad esempio il turismo.

Per quanto riguarda i trasporti più nello specifico, è stata prestata uguale attenzione alla tematica di sviluppo della mobilità sia delle merci, sia delle persone. In particolare, si sottolinea come uno degli obiettivi principali del GECT sia costituito dallo sviluppo territoriale lungo il Corridoio Baltico-Adriatico in quanto direttrice di importanza fondamentale che, tenendo conto delle opportunità offerte dal collegamento ai porti dell'Adriatico, assicura lo sviluppo economico e benessere dell'intera area.

Inoltre, nel corso del 2016 sono state sottolineate ulteriori priorità con particolare riferimento all'accessibilità ferroviaria nell'area montana del GECT, che vengono convintamente sostenute dal GECT al fine di implementare l'accessibilità generale dell'area.

## D. Mappatura degli stakeholders

Ai fini del progetto SMARTLOGI, e in particolare della realizzazione dell'azione pilota con la creazione di un corridoio logistico tra il Porto di Trieste e il terminal di Fűrnitz, i principali portatori di interesse sono i seguenti, il cui ruolo e contributo sono riportati nelle due tabelle sottostanti:

- Agenzia delle Dogane italiana
- Dogana austriaca
- Associazione degli Spedizionieri del Porto di Trieste, che comprende gli agenti marittimi, imprese di spedizione, imprese ferroviarie, terminalisti portuali ed MTO del Porto di Trieste

Porto di Trieste - mappatura stakeholders / 1			
		Influenza	
		Bassa	Alta
Interesse	Basso		
	Alto		Agenzia delle Dogane italiana Dogana austriaca Associazione Spedizionieri

Tabella 12 - Matrice di rilevanza degli stakeholders

**Porto di Trieste - mappatura stakeholders / 1**

Nome	Ruolo	Rilevanza	Benefici	Contributi	Conflitti	Attuale livello di supporto	Strategia per aumentarne il supporto
Agenzia delle Dogane	Consentire l'attivazione del corridoio doganale tra Italia e Austria	Alta	L'attivazione del corridoio doganale tra Italia e Austria consentirà alle due Dogane di creare una nuova forma di cooperazione tra due enti doganali europei che non esiste altrove nell'UE	Costruzione e del corridoio doganale	Nessuno	Alto	Costante coinvolgimento in riunioni ad hoc
Dogana austriaca	Consentire l'attivazione del corridoio doganale tra Italia e Austria	Alta	L'attivazione del corridoio doganale tra Italia e Austria consentirà alle due Dogane di creare una nuova forma di cooperazione tra due enti doganali europei che non esiste altrove nell'UE	Costruzione e del corridoio doganale	Nessuno	Alto	Costante coinvolgimento in riunioni ad hoc
Associazione degli Spedizionieri del Porto di Trieste	Testare l'applicazione del corridoio doganale tra Italia e Austria	Alta	<p>Il corridoio doganale aumenterebbe la competitività del Porto di Trieste e dei suoi operatori nei termini seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• alta probabilità di non subire ritardi o far addirittura arrivare la merce prima perché non rimane ferma in porto per eventuali congestionamenti al terminal o problemi nell'espletare tutti i controlli</li> <li>• migliore tracciabilità della merce e sicurezza rispetto al viaggio con vettore stradale (niente traffico, incidenti, deviazioni del percorso)</li> <li>• miglioramento dei tempi e certezze di sdoganamento all'arrivo al dry-port terminal (completezza documentazione e sua trasmissione alla dogana del dry port in anticipo, già durante il viaggio del treno)</li> </ul>	Realizzazione delle attività operative per testare il corridoio doganale	Nessuno	Alto	Costante coinvolgimento in riunioni ad hoc

**Tabella 13 - Classificazione degli stakeholders**

Dall'inizio del progetto, gli incontri con gli stakeholder sono stati molteplici:

1. Agenzia delle Dogane italiana e Dogana austriaca:
  - Trieste, 4 maggio 2018
  - Klagenfurt, 5 giugno 2018
2. Associazione spedizionieri: diversi incontri e contatti telefonici sono stati costanti

Per quanto riguarda le due Dogane, gli incontri hanno approfondito la costruzione del corridoio doganale, arrivando a definirne sia il contesto legislativo nell'ambito del Codice Doganale dell'Unione Europea sia le possibili modalità operative.

Queste interlocuzioni porteranno alla firma di un Memorandum tra le autorità doganali dei due Paesi per poter dare avvio alla sperimentazione.

Al momento della redazione di questo deliverable, il contenuto dell'accordo tra i due attori non è ancora stato pienamente definito ed è coperto da confidenzialità. Pertanto, questo documento verrà aggiornato nei prossimi mesi una volta che l'accordo tra le due Dogane verrà reso pubblico.

Il coinvolgimento dell'Associazione Spedizionieri del Porto di Trieste è stato continuo in questi mesi, tramite incontri fisici e contatti telefonici e via e-mail. A titolo di esempio, un suo rappresentante era presente durante il Kick-Off Meeting del progetto (Trieste, 6 febbraio 2018) e la presentazione dello stesso alle Autorità del Programma Interreg Italia-Austria (Trieste, 10 aprile 2018), e il Porto di Trieste è stato invitato a presentare il progetto SMARTLOGI nell'ambito di una visita di operatori logistici austriaci organizzati dal WKO di Padova e dall'Associazione stessa (Trieste, 24 maggio 2018).

In particolare, il costante coinvolgimento dell'Associazione Spedizionieri ha consentito di elaborare potenziali modalità operative per l'attivazione del corridoio doganale, confrontandosi con gli operatori che ne risulterebbero gli utenti finali. Oltre ai vantaggi descritti nella tabella della pagina precedente, gli operatori del Porto di Trieste considerano l'attivazione del corridoio doganale utile in quanto:

- le tempistiche per l'assolvimento delle pratiche doganali a Trieste andrebbero accorciate per merci :
  - In arrivo da Paesi Terzi
  - In partenza verso Paesi Terzi
- Le procedure doganali e dei controlli doganali (per quanto consentito giuridicamente) avverrebbero presso il centro logistico Villach Sud, concernente:
  - Il trasporto ferroviario
  - Per importazioni, esportazioni ed uscita

Il continuo coinvolgimento di questi portatori di interesse nei prossimi mesi sarà essenziale per il successo dell'azione pilota (WP4) e del progetto SMARTLOGI.

## E. ANALISI SWOT

La seguente tabella riporta l'analisi SWOT per il Porto di Trieste e la Regione FVG relativa al trasporto merci multimodale, elaborata sulla base dell'analisi dei punti precedente e del rapporto con i portatori di interesse:

<b>SWOT</b>	
<b>Punti di forza (S)</b>	<b>Punti di debolezza (W)</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La Regione FVG ha una buona dotazione infrastrutturale (3 porti, 4 interporti) rispetto alla sua dimensione e popolazione</li> <li>• Il livello delle infrastrutture è generalmente buono, senza situazioni critiche in termini di manutenzione e operatività</li> <li>• Il livello di cooperazione tra attori istituzionali e operatori privati è generalmente buono, con un costante scambio di opinioni ed esperienze</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La governance delle infrastrutture logistiche regionali è ancora frammentata</li> <li>• Il collegamento dell'ultimo miglio ferroviario (collegamento alla rete ferroviaria nazionale) deve essere potenziato, anche in virtù dei crescenti volumi di traffico</li> <li>• Il costo della trazione ferroviaria nell'ultimo miglio è alto, a detrimento del trasferimento modale</li> </ul>
<b>Opportunità (O)</b>	<b>Minacce (T)</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Previsione di aumento dei volumi di traffico globali nei prossimi quindici anni</li> <li>• Forte interesse espresso da importanti investitori internazionali interessati a investire nelle infrastrutture del Porto di Trieste in seguito all'approvazione del Piano Regolatore Portuale (2016) e Decreto sul Punto Franco (2017)</li> <li>• Disponibilità di fondi europei per il potenziamento delle infrastrutture portuali e retroportuali</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Forte competizione a livello nazionale e internazionale nel trasporto marittimo e intermodale</li> <li>• Debole consapevolezza da parte degli esportatori del FVG a utilizzare unità di trasporto intermodale (ITU) e considerare l'intermodalità come possibile alternativa, essenziali per il trasferimento modale</li> </ul>

Tabella 14 - Analisi SWOT

## F. MATRICE TOWS

La seguente tabella riporta la matrice TOWS sviluppata in seguito all'elaborazione dell'analisi SWOT per il Porto di Trieste e la Regione FVG relativa al trasporto merci multimodale:

<b>TOWS</b>	
<b>Strategie S-O</b>	<b>Strategie W-O</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Lavorare a rete individuando i porti/interporti più idonei ad accogliere determinate categorie di merce, in modo da evitare sovrapposizioni e rendere più efficiente il sistema logistico regionale, soprattutto con il coinvolgimento degli operatori logistici</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Attuare una governance istituzionale a livello di sistema regionale (es. tavolo di confronto permanente) pur mantenendo specificità locali</li> <li>Effettuare una mappatura specifica dei colli di bottiglia riferibili all'ultimo miglio a livello regionale e redigere un piano per eliminarli con priorità e tempistiche precise</li> <li>Potenziare incentivi al trasferimento modale anche per brevi distanze</li> </ul>
<b>Strategie S-T</b>	<b>Strategie W-T</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Elaborare un piano di marketing logistico ("<i>logistics promoting</i>") a livello internazionale, individuando i canali più adatti (es. road show, partecipazioni a Fiere del settore)</li> <li>Individuare i bandi di finanziamento adatti per gli interventi infrastrutturali necessari</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Attivare uno strumento di <i>business intelligence</i> per raccogliere dati ed analizzare informazioni strategiche riferiti ai competitor nazionali e internazionali</li> <li>Elaborare un piano di marketing locale (FVG) nei confronti degli esportatori regionali per spiegare le potenzialità del trasporto intermodale e presentare le infrastrutture logistiche regionali</li> </ul>

Tabella 15 - Matrice TOWS

## G. PRINCIPALI RISULTATI

L'analisi sui bisogni territoriali per il Porto di Trieste e il FVG ha evidenziato i seguenti punti utili alle future attività del progetto SMARTLOGI:

- il Friuli Venezia Giulia vanta una significativa presenza di nodi logistici – tre porti e quattro interporti – per i quali è necessario un maggior coordinamento a livello di governance, operativo e di scambio dati ICT;
- il Porto di Trieste è il primo porto italiano per traffico marittimo e traffico intermodale, e costituisce un considerevole vantaggio competitivo per tutto il territorio regionale;
- il trasferimento modale nel Porto di Trieste è già oggi rilevante, se comparato con altri porti italiani;
- l'intermodalità è entrata nelle strategie di sviluppo di medio e lungo periodo sia dell'Autorità di Sistema Portuale sia dei terminalisti e operatori logistici privati e viene considerato come uno strumento essenziale per ampliare la *catchment area* del Porto di Trieste e raggiungere i mercati dell'Europa centrale e orientale;
- è necessario superare i colli di bottiglia infrastrutturali che impediscono un ulteriore potenziamento del traffico intermodale, specialmente per quanto riguarda l'area di smistamento di Campo Marzio del Porto di Trieste;
- è necessario investire nelle nuove tecnologie come strumento importante per ottimizzare l'utilizzo delle infrastrutture fisiche esistenti, aumentandone in tal modo la capacità con costi contenuti;
- è necessario verificare la possibilità di estendere il regime di sovvenzioni al trasporto intermodale anche nelle brevi distanze, per consentire un maggior collegamento tra i nodi logistici regionali e supportare il trasferimento modale;
- la realizzazione del corridoio logistico e doganale transfrontaliero nell'ambito del progetto SMARTLOGI consentirà agli operatori logistici regionali di avere un considerevole vantaggio competitivo rispetto ai loro concorrenti;
- la realizzazione del corridoio logistico e doganale transfrontaliero richiede un costante coinvolgimento sia delle autorità doganali di Italia e Austria – per la cornice giuridica – sia degli operatori logistici – per la parte operativa.