

D3.2.3: Studie zu den regionalen Bedürfnissen der Region Venetien

D.3.2.6: Bericht über die Beteiligung der Stakeholder für die Region Venetien

30 August 2018

by Architekturfakultät der
Universität Venedig (IUAV)

EINFÜHRUNG	5
ABSCHNITT A – TERRITORIALE ANALYSE	5
A.1 –TERRITORIALE BESCHREIBUNG DES GEBIETS MIT FOKUS AUF DIE BEDEUTENDSTEN ZENTREN	5
A.1.1. ALLGEMEINE BESCHREIBUNG DES KOOPERATIONSBEREICHS	5
A.1.2. BEVÖLKERUNG UND DEMOGRAFISCHER TREND	14
A.1.3. BESCHÄFTIGUNG	16
A.1.4. WIRTSCHAFT UND UNTERNEHMEN	18
A.2 – MULTIMODALER GÜTERVERKEHR – NACHFRAGE UND ANGEBOT	24
A.3 – INSTRUMENTE FÜR DEN MULTIMODALEN GÜTERVERKEHR (POLITIKEN, MASSNAHMEN, PROJEKTE)	43
ABSCHNITT B – ZUKUNFTSSZENARIEN	51
ABSCHNITT C: GRENZÜBERSCHREITENDE KOOPERATIONSMÖGLICHKEITEN	59
C.1 – KURZE GESCHICHTE DER TERRITORIALEN ZUSAMMENARBEIT WIE EVTZ	59
C.2 – AKTUELLE GRENZÜBERSCHREITENDE GOVERNANCE-STRUKTUR: AUFGABEN, VERANTWORTLICHKEITEN, HAUPTTÄTIGKEITSBEREICHE	60
C.3 – GRENZÜBERSCHREITENDE TERRITORIALE BEDÜRFNISSE DES LOKALEN EVTZ MIT FOKUS AUF DAS THEMA DES MULTIMODALEN GÜTERVERKEHRS	61
ABSCHNITT D – KARTIERUNG DER STAKEHOLDER	63
D.1 – INSTITUTIONELLE AKTEURE UND BERUFSVERBÄNDE	64
D.2 – LOGISTIKUNTERNEHMEN – UND BETREIBER	70

D. 3.2.6: BERICHT ÜBER DIE BETEILIGUNG DER STAKEHOLDER	77
ABSCHNITT E –SWOT-ANALYSE	79
ABSCHNITT F –TOWS-ANALYSE	83
ABSCHNITT G – WICHTIGTSE ERGEBNISSE	84

Einführung

ABSCHNITT A – TERRITORIALE ANALYSE

Das europäische Projekt SMARTLOGI – “Nachhaltige und intelligente grenzüberschreitende Logistik” – ist Teil des grenzüberschreitenden Kooperationsprogramm Italien – Österreich und zielt auf die technologische Innovation im Dienst der Intermodalität der grenzüberschreitenden Logistik ab. Das Hauptziel des Projektes ist zu versuchen, sowohl die operative als auch die institutionelle Kooperation in Bezug auf nachhaltige Lösungen zu verstärken, um die Umweltauswirkungen sowohl hinsichtlich der Gasemissionen als auch der Lärmbelästigung im Alpenraum zu reduzieren.

Der Programmbereich umfasst die Gebiete der Region Friaul-Julisch Venetien, der Region Venetien, der Autonomen Provinz Bozen und das Land Kärnten. In diesem Bereich nimmt der Güterverkehr eine wesentliche Rolle für die wirtschaftliche Entwicklung der Gebiete, darunter die beiden Haupttransportachsen Tarvis und Brenner, ein. Auf der einen Seite wird den administrativen und technischen Problemen, die derzeit die modale Aufteilung zwischen dem Hafen von Triest und dem Umschlagzentrum von Fürnitz behindern, entgegengetreten und auf der anderen Seite wird sich auf die Verlegung der Güter von der Straße auf die Schiene konzentriert. Letzteres soll durch Verbesserung der bestehenden Anlagen und Bewertung der möglichen Planung neuer infrastruktureller und regionalpolitischer Arbeiten erfolgen.

A.1 –TERRITORIALE BESCHREIBUNG DES GEBIETS MIT FOKUS AUF DIE BEDEUTENDSTEN ZENTREN

A.1.1. Allgemeine Beschreibung des Kooperationsbereichs

Für die Region Venetien umfasst der Programmbereich die Provinz Belluno, insbesondere den nördlichen Teil, mit den cadorischen Gemeinden Pieve di Cadore, Valle di Cadore, Vodo di Cadore, Borca di Cadore und San Vito di Cadore entlang des Wildbaches Boite und Domegge di Cadore, Lorenzago di Cadore, Lozzo di Cadore, Vigo di Cadore und Auronzo di Cadore entlang des Wildbaches Ansiei. Außerdem fallen auch die Gemeinden Calalzo di Cadore und Cortina d’Ampezzo (“die Königin der Dolomiten”) in den Programmbereich. Cortina d’Ampezzo ist einer der wichtigsten und bekanntesten Ferienorte der Provinz und in den vergangenen Jahren Kulisse für bedeutende Veranstaltungen und Sportevents von weltweitem Interesse.

Das Gebiet liegt vollständig im Herzen der Belluneser Dolomiten und in der Nähe Südtirols, der Region Friaul-Julisch Venetien, Tirols und Kärntens. Die Dolomiten, UNESCO-Weltkulturerbe, machen das Gebiet dank des großen landschaftlichen und Umweltwertes ganz besonders einzigartig. Das landschaftliche und

kulturelle Erbe ist dank einer guten Verwaltung und eines Geistes der Zusammenarbeit und Gemeinschaft, die ermöglicht haben, die in dieser Gegend vorhandenen landschaftlichen Schönheiten beizubehalten und aufzuwerten, im Laufe der Jahre weitgehend unverändert geblieben.

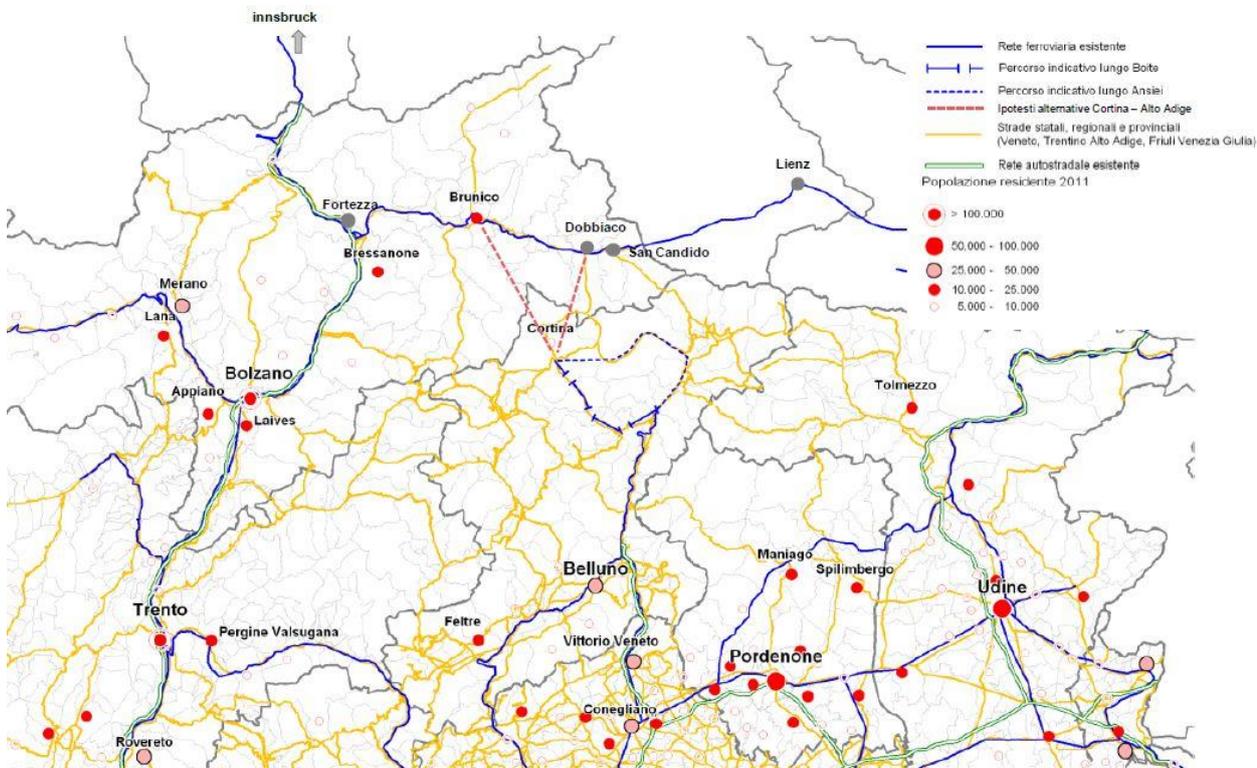


Abbildung 1: Hauptpolaritäten des Programmbereichs
 (Quelle: Forschungsbericht Region Venetien)

Unter Berücksichtigung des Programmbereichs resultiert für die Region Venetien die Brennerachse als der Bezugspunkt hinsichtlich der Entwicklung eines systematischen sekundären Verbindungsnetzes. In Einklang mit der Geografie des Programmbereichs durchquert die derzeitige Brennerbahn in Längsrichtung das gesamte Gebiet Trentino-Südtirol und verbindet die beiden Hauptorte Trient und Bozen direkt miteinander, um schließlich zum Knoten von Verona zu gelangen. Verona ist sowohl für den Güter- als auch für den Passagierverkehr von Bedeutung.

Der alpine Kontext, in dem die Brennerachse eingefügt ist sowie der gesamte Programmbereich stehen durch ihre Schönheit und die Besonderheit der natürlichen Umgebung, die in der ganzen Welt geschätzt wird und berühmt ist, hervor. Die einzigartige Schönheit und die Merkmale der Dolomiten, die seit 2009 als UNESCO-Weltkulturerbe anerkannt werden, bilden den Rahmen eines Kontextes, der wirtschaftlich und sozial gesehen typisch für das Gebirge ist. In diesem Kontext fehlen Probleme und Schwierigkeiten in Zusammenhang mit der Randlage im Vergleich zu große urbanen Zentren nicht.

Die Alpen werden seit jeher bewohnt und ihre Landschaft wurde im Laufe der Jahre durch das verbreitet Vorhandensein von Bevölkerungen, die sich vor allem in den Talsenken, die über die besten klimatischen

Bedingungen verfügten, konzentrierten, geprägt. Die Topografie und die Beschaffenheit der Gegend haben bei der Verteilung von Ansiedlungen und bei der Entwicklung der Urbanisierung eine wesentliche Rolle gespielt – und spielen sie noch immer. Die begrenzte Verfügbarkeit geeigneter Gebiete für industrielle, kommerzielle und Siedlungszwecke haben zu einer schrittweisen Zusammenballung der Bevölkerung in den Talsenken geführt. Eben diese Talsenken garantieren eine größere Siedlungsleichtigkeit und mehr Platz für die Schaffung von Infrastrukturen. Diese erleichtern den Zugang zum Alpenraum und wurden im Laufe der Jahre zu Orten, an denen ein stärkeres Vorhandensein der Bevölkerung und von Produktionstätigkeiten auftrat.

Dessen ungeachtet manifestiert sich in den vergangenen Jahrzehnten ein starker Entvölkerungstrend der Alpentäler, der de facto die Aufrechterhaltung der Grundversorgung für das menschliche Leben und die Möglichkeiten zur Entwicklung – nicht nur sozial, sondern auch wirtschaftlich – beschränkt. Zudem riskieren zahlreiche Überwachungs- und Sicherheitsaktivitäten einiger Umweltfaktoren, wie zum Beispiel die Verletzbarkeit der Böden aufgrund von Erosion und hydrogeologischer Instabilität, vernachlässigt zu werden, was zu einem möglichen Verlust der Merkmale und der Besonderheiten, die dem Alpenbogen eigen sind, führen kann. Die Erhaltung des Vorhandenseins der ansässigen Bevölkerung bedeutet nicht nur die Bewahrung der vorhandenen Natur- und Umweltaspekte, sondern ist gleichzeitig der Versuch, den Bürgern Arbeit, Dienstleistungen und soziales Wachstum zu gewährleisten. Die demographischen Dynamiken sind in der Tat für die Überlegungen und die Maßnahmen der regionalen ökonomischen Entwicklung grundlegend, da sie zwei wesentliche Faktoren für das Gesamtwachstum sind.

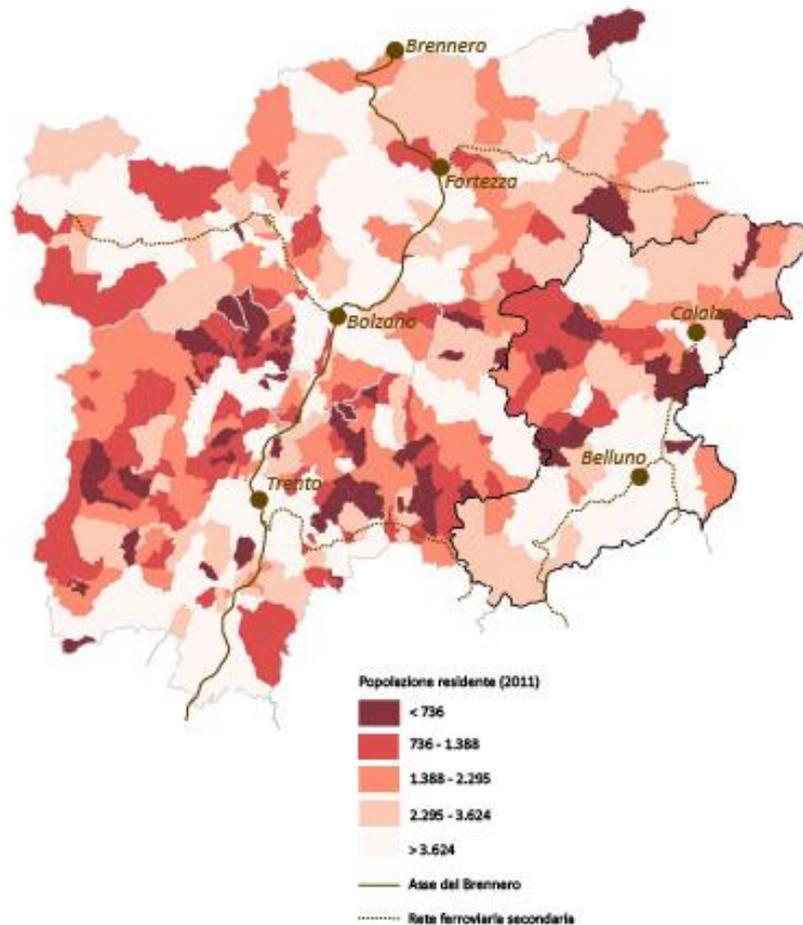
Das Gebiet sollte nicht nur wegen seiner Schönheiten und physischen Merkmale berücksichtigt werden, sondern als auch produktives und wirtschaftliches Gebiet, in welches man investieren und in welchem man Wachstumsmöglichkeiten ergreifen kann, die die Gewährleistung einer Zukunft erlauben.

Die nachfolgenden Karten stammen aus einer Ausarbeitung der Volks- und Industriezählung, die vom ISTAT (italienisches Statistikamt) zur Verfügung gestellt wurde. Insbesondere wurde für die Dynamiken der Bevölkerung als letztes Bezugsdatum das Jahr 2011 berücksichtigt, das Jahr, in dem die letzte Erhebung erfolgte.

Der berücksichtigte Bereich umfasst die Gebiete der Provinz Belluno, Schwerpunktgebiet für die Region Venetien, in Bezug auf Trentino – Südtirol, hauptsächlich für das Interesse gegenüber der Brennerachse und einer möglichen Verbindung mit derselben.

Die nachfolgende Karte gibt die Bevölkerungsverteilung des Jahres 2011 wieder. Es wird deutlich, wie das Interessengebiet hauptsächlich aus kleinen Gemeinden mit weniger als 2.000 Einwohnern besteht und dass die Gemeinderealtäten, die eine größere Einwohnerzahl aufweisen, vor allem entlang der Brennerachse liegen oder zumindest in der Nähe der Hauptknotenpunkte und Eisenbahnbögen des sekundären Netzes. Insbesondere zeichnet sich die Belluneser Gegend durch das Vorhandensein zahlreicher Gemeinden mit einer

großen Fläche aus, in denen allerdings keine besonders hohe Bevölkerungszahl ansässig ist. Vor allem stechen die Gemeinden von Alto Bellunese im Norden der Provinz, wo die Beschaffenheit der Gegend das Leben weder fördert noch erleichtert, hervor. Im Gegenteil dazu sind die südlichen Bereiche der Provinz zusammen mit der Gemeinde Cortina d'Ampezzo im Norden dank der starken Präsenz und Bedeutung von wirtschaftlichen Tätigkeiten und der größeren allgemeinen Zugänglichkeit des Gebiets stärker besiedelt.

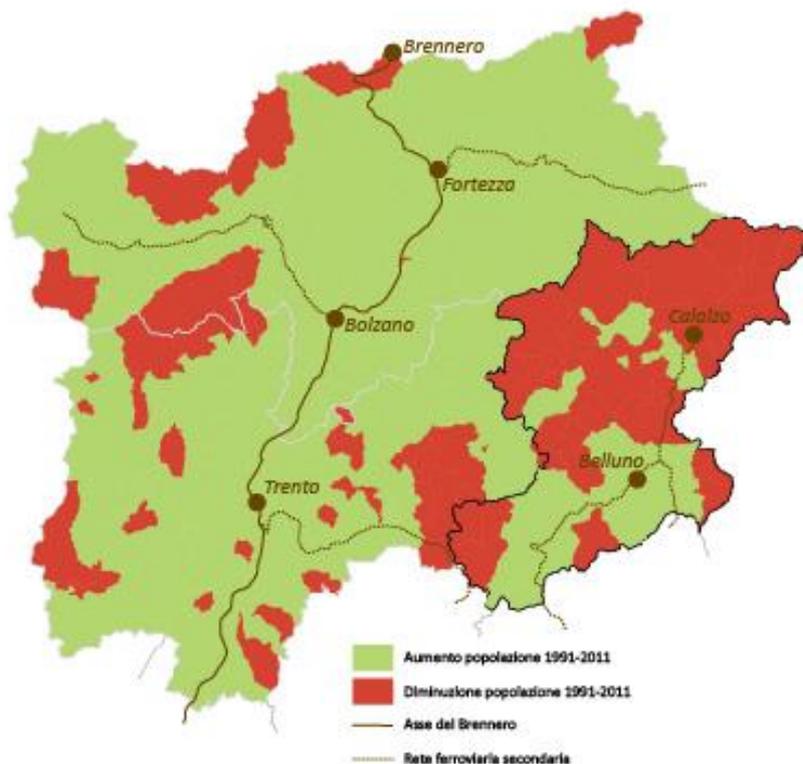


*Abbildung 2: Konzentration der ansässigen Bevölkerung (2011),
 (Quelle: Ausarbeitung der ISTAT-Daten)*

Die Dynamiken in Zusammenhang mit dem Bevölkerungsrückgang variieren je nach Gebiet: im Allgemeinen bemerkt man dieses Phänomen verstärkt in den Randgebieten, entfernt von den Haupttransitachsen. Die Einführung spezifischer Maßnahmen, die auf die Bewahrung des Berglebens und der Bergwirtschaft abzielen, haben mit Sicherheit einige Gegenden, in denen der Bevölkerungsrückgang geringer oder sogar null war, gefördert. Innerhalb des Programmbereichs liegen die Gemeinden, die einen Zuwachs der ansässigen Bevölkerung sowohl aufgrund natürlicher Gründe als auch durch Migration erfahren haben, genau entlang der Brennerachse. Die eher am Rand des Korridors liegenden Gemeinden weisen eine durchschnittlich stabile Situation auf. Im Gegensatz dazu stehen die venezianischen Gebirge, in denen sich Situationen zeigen, in denen der Bevölkerungsrückgang deutlicher ist und durch einen schrittweisen und konstanten Rückgang von Geburten, die sich auf eine Zahl belaufen, die weit unter der der Todesfälle liegt, gekennzeichnet ist.

Die Abbildung 3 zeigt eindeutig das starke Problem der Entvölkerung, das vor allem die Gemeinden der Provinz Belluno betrifft. Dieses Phänomen ist auf der Karte durch die rote Farbe hervorgehoben, die einem Rückgang der Einwohnerzahl zwischen den Jahr 1991 und 2011 entspricht, während in grüner Farbe die Gemeinden wiedergegeben sind, die im Gegenteil einen Bevölkerungszuwachs erfahren haben.

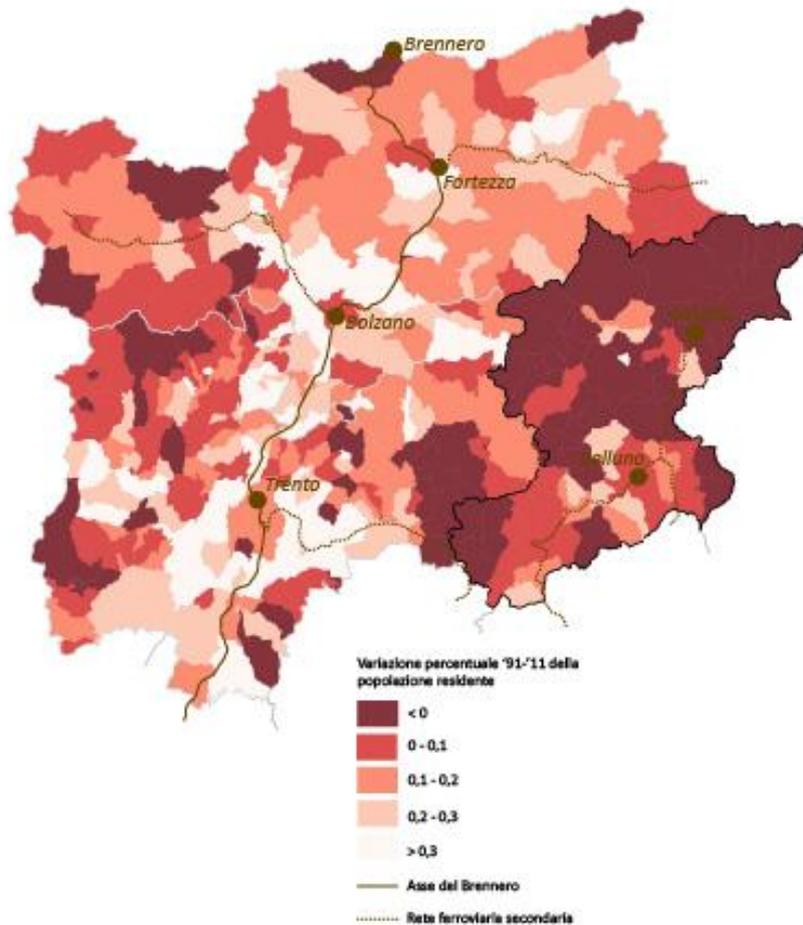
Die Einführung von Maßnahmen und Politiken, die auf das Stoppen der Abwanderung junger Menschen abzielen, könnte das Phänomen der Entvölkerung und folglich die Alterung der Bevölkerung verlangsamt haben und eine stärkere Attraktivität sowohl aus wirtschaftlicher (Investitionen) als auch aus sozialer Sicht des Gebiets gewährleisten.



*Abbildung 3: Dynamik der Bevölkerung zwischen 1991 und 2011
 (Quelle: Ausarbeitung der ISTAT-Daten)*

Die unter Abbildung 4 wiedergegebene Karte fügt der vorherigen Karte weitere Informationen hinzu, da sie die prozentuale Veränderung der ansässigen Bevölkerung zwischen 1991 und 2011 hervorhebt. Diese wurde durch die Ausarbeitung der Volkszählungen erhalten. Die Gemeinden, die in den vergangenen zwanzig Jahren gewachsen sind, liegen entlang der Brennerbahn, während sich die schlechteste Lage in der Provinz Belluno zeigt, wo ein signifikanter Bevölkerungsrückgang stattfindet, der den Großteil der Provinz betrifft und in Einklang mit den obigen Ausführungen steht. Insbesondere werden die relevantesten Situationen in den Gemeinden von Alto Bellunese hervorgehoben, d.h. die kleinen territorialen Realitäten des venezianischen Hochgebirges, das sich vor allem durch kleine Dörfer, die fast ausschließlich für den Tourismus organisiert sind, auszeichnet. Wenn auf der einen Seite die wohnansässige Bevölkerung im Norden der Provinz abnimmt, wird auf der anderen Seite ein nahezu konstanter Zuwachs, der dem gesamten südlichen Bereich der Provinz,

in welchem sich in den vergangenen Jahren der Großteil der Dienstleistungen und der Wirtschafts- und Produktionstätigkeiten zentralisiert hat, gemein ist, hervorgehoben. In diesem Sinn repräsentiert der Hauptort einen der wichtigsten attraktiven und interessantesten Pole, nicht nur für die benachbarten Gebiete, sondern auch für die Randgebiete der Provinz.

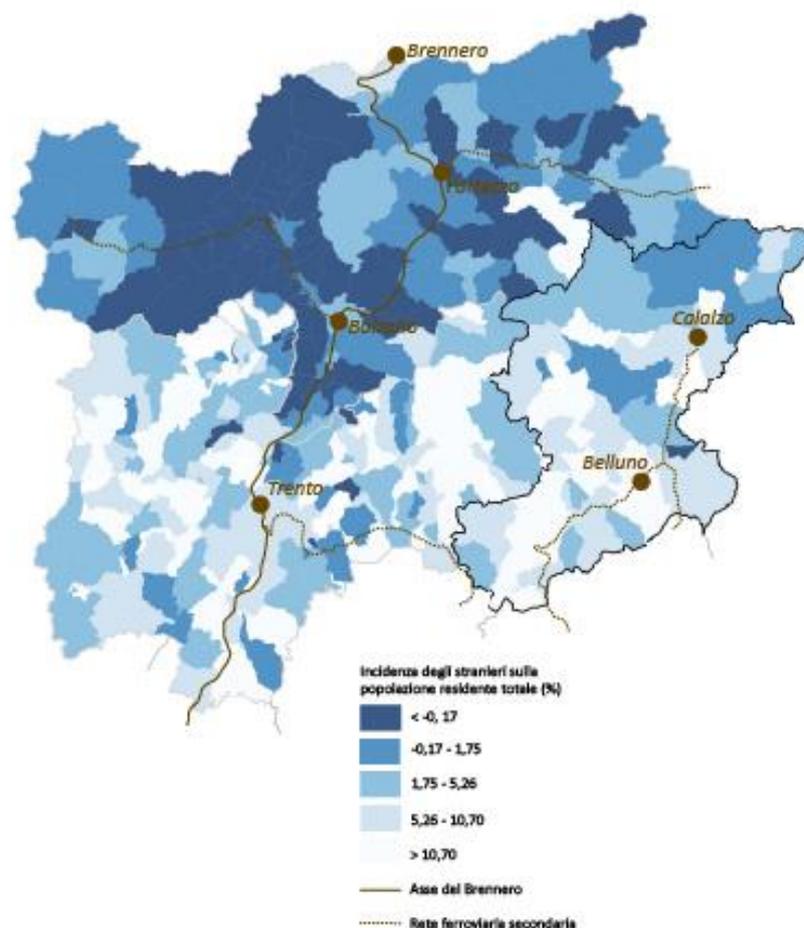


*Abbildung 4: Prozentuale Veränderung der Wohnbevölkerung 1991 – 2011
 (Quelle: Ausarbeitung der ISTAT-Daten)*

Obwohl der Alpenbogen aus einer Reihe unterschiedlicher Territorien und Gemeinden besteht, ist es möglich, ähnliche Merkmale sowie aktuelle Themen und Dynamiken, die dem gesamten Bereich allgemein sind, zu finden. Dazu gehören zum Beispiel die schrittweise demografische Alterung der Wohnbevölkerung und der Rückgang der Bevölkerung im Arbeitsalter. Die Dynamiken in Zusammenhang mit der Alterung der Wohnbevölkerung haben offensichtlich Auswirkungen auf die Arbeitswirtschaft, da in einigen Fällen die Frage nach Arbeitskraft von den einheimischen Bürgern nicht erfüllt werden kann, sondern einen Beitrag externer Arbeitskraft erfordert. Seit Beginn des 21. Jahrhunderts wurde ein positiver Migrationssaldo mit dem Ausland im gesamten Programmbereich verzeichnet. Die Präsenz von ausländischer Bevölkerung ist in den beiden Provinzen Trient und Bozen hoch und besonders in der Gemeinde Fortezza, die seit dem 1. Januar 2017 8,8% der regionalen Wohnbevölkerung (Quelle: ISTAT) vertritt. Im nördlichen Teil der Region ist die ausländische Bevölkerung hauptsächlich deutschen Ursprungs, im Süden hingegen herrscht eine Komponente mit

rumänischem Ursprung und Ursprüngen in den Ländern Osteuropas vor. Etwas anders ist die Situation des venezianischen Gebirges, in dem die allgemeine Inzidenz der ausländischen Bevölkerung nach einem ersten signifikanten Anstieg, in den vergangenen fünf Jahren relativ stabil geblieben ist und zum 1. Januar 2017 etwa 6% der Gesamtbevölkerung ausmacht. Wie für die Provinz Trient stammen auch im nördlichen Venetien die vertretenen Hauptethnien vor allem aus den Ländern des Balkan und Osteuropas. Diese Präsenzen beziehen sich hauptsächlich auf die unqualifizierte Arbeitskraft, die sich vor allem auf die jahreszeitlich bedingten Arbeiten im Zusammenhang mit der Beherbergung im Tourismus- und Bewirtschaftungssektor und beziehen.

In Abbildung 5 wird die Veränderung der Ausländer zwischen 1991 und 2011 wiedergegeben und die Inzidenz, die diese in Bezug auf die kommunale Gesamtbevölkerung haben. Die hohe Präsenz von Ausländern in Trentino – Südtirol hat eine stärkere Inzidenz in den Gemeinden der Autonomen Provinz Trient im Vergleich zu denen Südtirols, da die Gemeindegebiete der erstgenannten kleiner sind und eine geringere Einwohneranzahl aufweisen.



*Abbildung 5: Inzidenz der Ausländer auf die Wohnbevölkerung (prozentuale 1991 -2011)
 (Quelle: Ausarbeitung der ISTAT-Daten)*

In Bezug auf die demografischen Dynamiken ist das Thema Arbeit von vorrangiger Bedeutung, da die Möglichkeit für die alpine Bevölkerung, Arbeit im eigenen Gebiet zu haben, bedeutet, die lokalen und

internationalen Produktionsketten zu stärken und zu entwickeln. Die Gewährleistung der Grundversorgung für das Leben der Bürger wird aufgrund der präsenten urbanen Fragmentierung und des durch die Technologie und das Internet erreichten Grads der Reife und Entwicklung immer schwerer. Im Allgemeinen neigt man dazu, die Gesundheits-, Schuleinrichtungen und Einrichtungen für Dienstleistungen in den am dichtesten bevölkerten urbanen Zentren zu konzentrieren und so zu versuchen, sie auch den Einwohnern der entferntesten Fraktionen und Dörfern einfach zugänglich zu machen. Die Zugänglichkeit ist eines der am meisten diskutierten Themen und vielleicht das wichtigste, um das Überleben des Lebens im Gebirge zu gewährleisten und zu erlauben. Unter Zugänglichkeit versteht man nicht nur die Verkehrsinfrastrukturen, die mit Sicherheit erforderlich sind, um unterschiedliche und entfernt von einander liegende Gebiete und Wirtschaften miteinander zu verbinden, sondern all jene Netzinfrastrukturen, die den Zugang zum Internet und den neuen Fernkommunikationsformen erleichtern. Die hohen Infrastrukturkosten und die Logiken des Marktes treiben zur Diskriminierung der Gebiete mit geringer Bevölkerungsdichte, da die entstehenden Kosten durch die geringe Nachfrage nicht gedeckt werden würden.

Das Arbeitsangebot im Programmbereich erlaubt das Erreichen einer höheren Beschäftigungsquote im Vergleich zum nationalen Durchschnitt. Dies vor allem dank der starken Nachfrage der Sektoren in Zusammenhang mit dem Tourismus- und Bewirtschaftungssektor. Die lokale Wirtschaft gründet sich historisch auf Landwirtschaft und Viehzucht und entdeckte die industrielle Entwicklung im Vergleich zu den größeren Städten und den stärker industrialisierten Gebieten Europas später. Die landwirtschaftlichen Tätigkeiten sind vor allem an die Bewirtschaftung von Wiesen und Weiden gebunden, von der Milchwirtschaft bis zur Bewirtschaftung von Almhütten in großer Höhe, häufig ergänzt durch die handwerkliche Herstellung von gastronomischen Produkten der lokalen Tradition. In jüngster Zeit haben auch der Anbau von kleinen Früchten und die Bienenzucht einen Teil der Bevölkerung betroffen. Weitere Arbeitsmöglichkeiten können mit der Wiederentdeckung der Waldbewirtschaftung in Zusammenhang gebracht werden, die sich aufgrund des schrittweisen Verlassens der Berggebiete und der Reduzierung der Bewirtschaftungstätigkeiten der Waldressourcen in stetigem Wachstum befinden. Die industrielle Produktion zeichnet sich durch das Vorhandensein von industriellen Bezirken aus, die oftmals von erheblicher Bedeutung sind. In letzter Zeit haben der Tertiärsektor und die verbreiteten Saisonarbeiten in Teilzeitarbeit dank der kontinuierlichen Entwicklung des Tourismus und der mit ihm verbundenen Tätigkeiten (Dienstleistungen im Allgemeinen und Handel) im Gebiet vorgeherrscht. Die Bedeutung und die Inzidenz des Tourismus auf die lokale Wirtschaft könnte für die Entwicklung anderer wirtschaftlicher Tätigkeiten von Hilfe sein und von der touristischen Aufwertung und des landschaftlichen Erbes der Dolomiten profitieren. Dies obgleich Migrationsphänomene von spezialisierter und qualifizierter Arbeitskraft in Bereichen, die größere Möglichkeiten anbieten, wie zum Beispiel die regionalen Hauptorte, bestehen. Die Verkehrsinfrastrukturen haben nicht nur dem sozialen, sondern auch dem wirtschaftlichen Raum Form verliehen und agieren dort, wo der Kontext attraktiv erscheint, als Attraktor für Investitionen, Tätigkeiten und Produktionsfaktoren.

Demografie und Ökonomie sind zwei miteinander verbundene Variablen - die eine kann nicht von der anderen absehen, wenn man die allgemeine Entwicklung eines Gebiets analysiert.

Aus demografischer Sicht zeigt die Region Venedig unterschiedliche Situationen auf, die eng mit der Konformität des natürlichen Territoriums verbunden sind. Auf der einen Seite finden wir das Po-Gebiet, das sich durch vitale Gemeinden, die nahe an den Industrie- und Dienstleistungsgebieten liegen und mit diesen verbunden sind, auszeichnet; auf der anderen Seite erstreckt sich das Gebirge, ein demografisch und wirtschaftlich gesehen in der Krise steckendes Gebiet, das aus kleinen Gemeinden besteht, die eng mit dem Tourismus verbunden sind. Der zentrale Bereich der Region, dynamischer und voller Tätigkeiten, trägt dank der Kombination unterschiedlicher öffentlicher und privater Produktions- und Dienstleistungsfaktoren, die im gesamten Gebiet verfügbar sind, erheblich zum regionalen Gesamteinkommen bei. Dies obgleich sich in der Belluneser Region in den Jahren der Brillenbezirk entwickelt und konsolidiert hat und nicht nur die großen Unternehmen auf globaler Ebene, sondern auch die kleinen – mittelgroßen lokalen Handwerksunternehmen einbezogen hat, die hohe Niveaus der Produktionsspezialisierung erreicht haben.

Die allgemeine Wirtschaft der Region Venetien hat in den vergangenen Jahrzehnten unter den negativen Auswirkungen aufgrund der Wirtschaftskrise des Jahres 2008 gelitten. Die ersten Anzeichen einer Erholung in den letzten Jahren deuten auf größere Exportniveaus als die im Zeitraum vor der Krise registrierten hin und betonten eine bedeutende Verbesserung der Gesamtwettbewerbsfähigkeit der regionalen Wirtschaft. Die grundlegenden Gründe dieser ersten Erholung des Binnenmarktes sind in dem Wiederauftreten von privaten Investitionen und in der Wiederaufnahme des Konsums von Familien auszumachen. Insbesondere die Investitionen der produzierenden Unternehmen haben sich mit dem Ankauf von neuen Maschinen und Anlagen, der Ausbildung und Forschung auf die Verbesserung der Produktionsprozesse ausgewirkt. Eine Studie von Confartigianato Veneto von März 2016 zeigt, dass wenigstens 30% des regionalen Exports in Länder Mitteleuropas gerichtet sind und um diese zu erreichen, ist es erforderlich und natürlich, den Brennerpass zu überqueren, der in der Tat eine der bedeutendsten und strategischsten Zugangsstraßen für die Exporte des Veneto stellt. Die bedeutendsten Industriesektoren, die ein positives Wachstum verzeichnet haben, waren die Unternehmen im Gummi- und Kunststoffsektor, im Lebensmittel- und Getränkektor und im Holz- und Möbelsektor. Dessen ungeachtet sahen die Schätzungen von Unioncamere Veneto kein solch expansives Wachstum vor, um in kurzer Zeit die regionale Wirtschaft auf das Niveau vor der Krise zu bringen: Gleichzeitig wird eine kontinuierliche und positive, aber noch nicht ausreichende Wachstumssituation betont. Berücksichtigt man außerdem den Saldo der auf dem regionalen Territorium tätigen Unternehmen, geht ein stetiger Rückgang der Anmeldungen im Zeitraum nach der Krise des Jahres 2008 und ein starker Druck der Tätigkeitseinstellungen, vor allem zwischen den Jahren 2011 und 2014, hervor. Das wirtschaftliche, wenn auch langsame, Wachstum, besteht und bestand, aber es zeigt sich gleichzeitig ein wesentlicher Verlust der tätigen Unternehmen und eine schrittweise Abnahme der Eröffnung neuer Tätigkeiten (Unioncamere Veneto, 2016).

Die Region Venetien bleibt in jedem Fall die dritte italienische Region in Bezug auf die Produktion von Wohlstand und trägt zu etwa 9% zum nationalen Bruttoinlandprodukt bei.

Seit Beginn der Krise wurde im Jahr 2015 ein erster Anstieg des Beschäftigtensaldos (Arbeitnehmer) dank eines Anstiegs der Einstellungen zusammen mit einem leichten und begrenzten Anstieg der Tätigkeitseinstellungen registriert. Der Beschäftigungsschwerpunkt hat in Venetien eine Verschiebung vom industriellen Sektor und den Tertiärsektor erfahren. Dies erfolgte hauptsächlich aufgrund des Gewichts, das die Krise für den Primärsektor hatte und des wachsenden Trends, der vom zweiten gezeigt wurde. Die Erholung der Beschäftigungszahlen ist eine erforderliche Voraussetzung für eine zukünftige Verbesserung der wirtschaftlichen Bedingungen der Familien. Eine größere wirtschaftliche Verfügbarkeit und die daraus folgende Steigerung der Kaufkraft sind wiederum eine grundlegende Variable hinsichtlich der Dynamiken in Zusammenhang mit dem Konsum, der sich in den vergangenen Jahren erholt hat, wenn auch nur leicht, vor allem hinsichtlich der Ausgaben für die Gesundheit und der Ausgaben in Bezug auf Freizeit und Kultur.

A.1.2. Bevölkerung und demografischer Trend

Das Gebiet der Provinz Belluno besteht zu mehr als 80% aus landwirtschaftlicher und Forstfläche und nur etwa 2% der Gesamtfläche der Provinz sind für die Urbanisierung (Gebäude, Straßen und Infrastrukturen) bestimmt. Das Gebiet besteht hauptsächlich aus kleinen Gemeinden, vor allem im Norden der Belluneser Gegend, wo sich die Wohnbevölkerung zum Großteil in den Hauptorten konzentriert. Dieselben Dynamiken wiederholen sich auch bei den Angestellten und zwar trotz des Auftretens von Arbeitnehmern außerhalb des Hauptortes oder der Hauptwohncentren, aufgrund der starken Präsenz von lokalisierten Tätigkeiten im Tourismusbereich in Höhenlagen.

Das Cadore weist zwei Hauptpolaritäten auf, sowohl als große Wohnbevölkerung, als auch als Zentralität für die Arbeitsaktivitäten. Die erste ist die Ortschaft Cortina d'Ampezzo, die bevölkerungsreichste Gemeinde, die als Hauptziel und Touristenattraktion der gesamten Dolomiten berühmt und bekannt ist. Es folgen die Gemeinden Calalzo di Cadore, Pieve di Cadore und Domegge di Cadore, in denen sich Schulen der Sekundarstufe I und II und bedeutende Einrichtungen von gesundheitlichem Charakter befinden. Es ist möglich, eine dritte Polarität, die aus der Gemeinde Auronzo di Cadore besteht, sowohl hinsichtlich der demografischen als auch der produktiven Bedeutung dank des Vorhandenseins eines multifunktionalen Zentrums ausmachen.

Die beiden Täler weisen, obgleich sie aneinandergrenzen und derselben Berggegend angehören, eine unterschiedliche territoriale Verteilung und Verteilung der Angestellten auf.

Gemeinde	Wohnbevölkerung	Var%
----------	-----------------	------

	1951	1961	1971	1981	1991	2001	2011	2017	'51-'17
Calalzo di Cadore	2.019	2.253	2.363	2.445	2.416	2.419	2.173	2.024	0,25
Pieve di Cadore	3.673	3.673	4.019	4.128	4.040	3.858	3.956	3.796	3,35
Valle di Cadore	2.521	2.396	2.171	2.140	2.021	2.033	2.052	1.914	- 24,08
Vodo di Cadore	1.184	1.054	1.016	963	944	936	891	860	- 27,36
Borca di Cadore	564	671	699	739	686	774	818	815	44,50
San Vito di Cadore	1.157	1.325	1.413	1.497	1.645	1.718	1.813	1.881	62,58
Domegge di Cadore	2.676	2.770	2.793	2.711	2.695	2.645	2.575	2.430	-9,19
Lorenzago di Cadore	775	726	675	677	646	578	567	558	-28
Lozzo di Cadore	1.846	1.759	1.776	1.689	1.567	1.615	1.497	1.342	- 27,30
Vigo di Cadore	1.940	1.815	1.767	1.766	1.709	1.650	1.499	1.432	- 26,19
Auronzo di Cadore	4.089	4.058	3.930	3.944	3.801	3.616	3.453	3.315	- 18,93
Cortina d'Ampezzo	5.964	7.004	8.499	8.109	7.109	6.085	5.890	5.852	-1,88
Provinz Belluno	238.269	234.921	221.155	220.335	212.085	209.550	210.001	204.462	- 14,19
Region Venetien	3.918.059	3.846.562	4.123.411	4.345.047	4.380.797	4.527.694	4.857.210	4.906.210	25,22

*Tabelle 1: Demografische Dynamik des Cadore (Valle del Boite und Valle dell'Ansiei)
 (Quelle: Ausarbeitung der ISTAT-Daten)*

In der Tabelle 1 wird die demografische Dynamik der beiden Täler wiedergegeben, indem sie mit dem demografischen Verlauf, der die Provinz Belluno im Allgemeinen und die Region Venetien betrifft, in Verbindung gesetzt wird. Wenn wir auf der einen Seite einen hauptsächlich positiven Trend entlang dem Boite ausmachen, zeigt sich auf der anderen Seite eine komplett negative Entwicklung entlang dem Ansiei. Die starke Entvölkerung, die die Gemeinden entlang dem Ansiei betrifft, steht in perfektem Einklang mit den allgemeinen Dynamiken der gesamten Provinz, die eine starke Phase des sozialen und demografischen Rückgangs und der unternehmerischen Desertifikation ausmacht. Das gleiche gilt für Cortina. Obwohl es ein sehr attraktiver und wirtschaftlich bedeutender Bereich ist, leidet er unter den Folgen der Migration der Einwohner, mit einer Spitze im Jahrzehnt zwischen den beiden Jahrhunderten nach einem starken Bevölkerungsanstieg in den zwanzig Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg. Die einzige Gemeinde, die von der Nachkriegszeit bis heute einen konstanten und positiven Wachstumstrend der Bevölkerung aufweist, ist San Vito di Cadore, die im Laufe von fast siebzig Jahren eine Steigerung von mehr als 60% der Einwohner auf dem Gemeindegebiet erfahren hat.

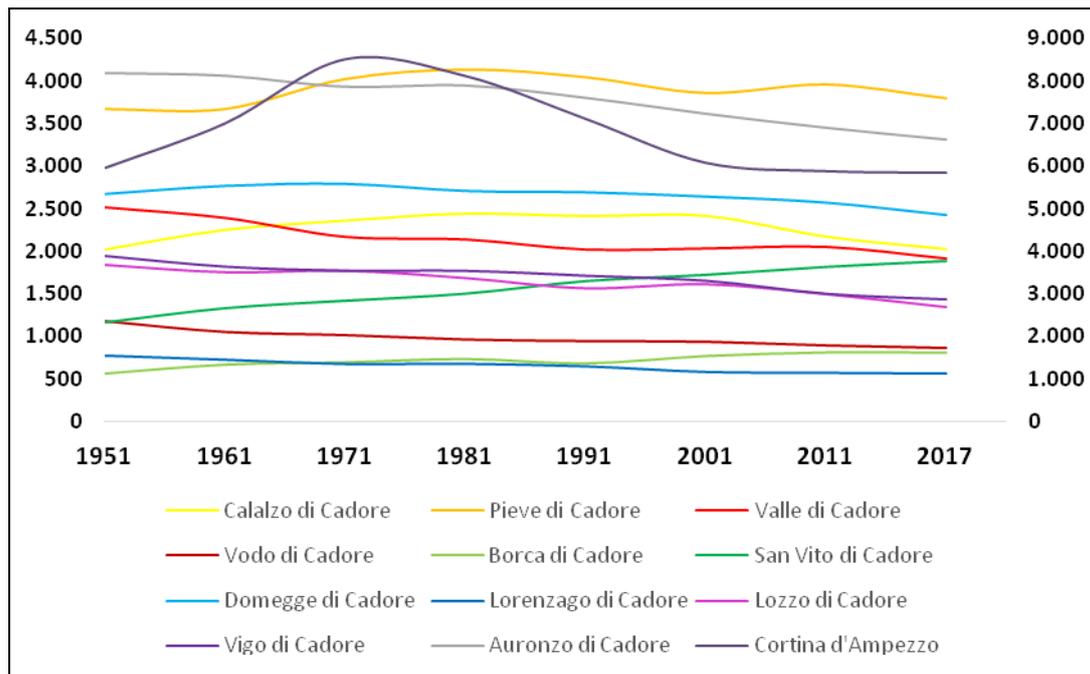


Abbildung 6: Verlauf der Wohnbevölkerung zwischen 1951 und 2017
(Quelle: Ausarbeitung der ISTAT-Daten)

A.1.3. Beschäftigung

Weniger als die Hälfte der Einwohner ist Teil der aktiven Bevölkerung, d.h. Bürger in einem Alter zwischen 15 und 64 Jahren. Der restliche Teil setzt sich hauptsächlich aus Personen über 64 Jahren zusammen. Daher zeigt sich eine starke Alterung der Wohnbevölkerung, die sich in den vergangenen Jahren im Vergleich zu den neunziger Jahren immer deutlicher abzeichnete. Ein kontinuierlicher Rückgang der Geburten in den vergangenen zwanzig Jahren erlauben keinen Generationenwechsel und führen zu einer stets größeren Kluft zwischen den Personen, die unterschiedlichen Altersstufen angehören.

In allen Gemeinden des Gebiets Cadore ist die Beschäftigungsquote höher als 90%, mit einer besonderen Spitze in Cortina d'Ampezzo und San Vito di Cadore, gefolgt von Borca di Cadore, Valle di Cadore und Vigo di Cadore (Istat, Volkszählung 2011). Die Beschäftigung wurde unter Berücksichtigung des prozentualen Verhältnisses zwischen der Gesamtzahl der Bürger, die als aktive Bevölkerung berücksichtigt werden und sich daher im arbeitsfähigen Alter befinden und der Gesamtzahl der Beschäftigten berechnet. Im Allgemeinen ist die Beschäftigung positiv, obgleich für einige Gemeinden, vor allem entlang dem Ansiei, ein Rückgang der Anzahl der Beschäftigten zwischen 1991 und 2011 zum Teil aufgrund der Folgen der Wirtschaftskrise und zum anderen Teil aufgrund des schrittweisen Rückgangs der auf dem Gemeindegebiet aktiven Bevölkerung angemerkt wird. Im Gegenteil zeigt sich entlang dem Boite, wo eine Steigerung der Wohnbevölkerung festgestellt wurde, folglich auch eine Steigerung der Bevölkerung im arbeitsfähigen Alter und daher der Beschäftigten im Vergleich zum Jahr 1991.

Gemeinde	1991	2011	Var %
----------	------	------	-------

	Ansässige	Aktive Bev.		Ansässige	Aktive Bev.		Beschäftigte
		Gesamt	Beschäftigte		Gesamt	Beschäftigte	
Calalzo di Cadore	2.416	1.154	1.105	2173	992	922	-16,56
Pieve di Cadore	4.040	1.898	1.803	3956	1799	1672	-7,27
Valle di Cadore	2.021	831	781	2052	949	891	14,08
Vodo di Cadore	944	415	395	891	435	397	0,51
Borca di Cadore	686	331	304	818	357	335	10,20
San Vito di Cadore	1.645	758	696	1813	838	804	15,52
Domegge di Cadore	2.695	1.268	1.232	2575	1222	1131	-8,20
Lorenzago di Cadore	646	292	277	567	263	243	-12,27
Lozzo di Cadore	1.567	750	726	1497	708	645	-11,16
Vigo di Cadore	1.709	770	741	1499	694	655	-11,61
Auronzo di Cadore	3.801	1.660	1.560	3453	1567	1464	-6,15
Cortina d'Ampezzo	7.109	3.224	2.999	5890	2571	2470	-17,64

Tabelle 2: Gesamtzahl der Beschäftigten (Valle del Boite und Valle dell'Ansiei)
 (Quelle: Ausarbeitung der ISTAT-Daten)

Auf Grundlage der Zählung der Industrie 2011 war es möglich, die Anzahl der Unternehmen, unterteilt in Kategorien und der Angestellten für jede Gemeinde, die dem Interessensgebiet für die Region Venetien angehört, auszumachen. Insgesamt ist seit 2001 sowohl die Anzahl der Angestellten als auch die Anzahl der Unternehmen in beiden Tälern zurückgegangen und enthüllt einen größeren Prozentsatz entlang dem Ansiei. Dies wurde zum einen durch einen bedeutenden Verlust des verarbeitenden Gewerbes, der nicht vollständig mit der Steigerung des Handels und des Gastgewerbes kompensiert werden konnte, verursacht. Auf dieselbe Weise wurde der Verlust von Fertigung entlang dem Boite am meisten durch die beiden Sektoren im Wachstum (Handel und Gastgewerbe) ausgeglichen. Dessen ungeachtet haben einige Gemeinden eine positive Entwicklung in Bezug auf die Anzahl der Angestellten registriert, insbesondere Vodo di Cadore, Auronzo di Cadore und Cortina d'Ampezzo. Letztere Gemeinde hat eine Steigerung von mehr als 64% der Angestellten hauptsächlich in den Tätigkeiten, die den Handel, die Unterkunft und die Bewirtung betreffen, erfahren.

Gemeinde	Angestellte (2011)						
	Landwirtschaft, Forstwirtschaft und Fischerei	Anfertigung	Bau	Handel	Hotel- und Gastgewerbe	Gesundheit und Bildung	Dienstleistungen im Allgemeinen
Calalzo di Cadore	2	135	26	205	57	16	142
Pieve di Cadore	0	210	97	295	151	30	384
Valle di Cadore	1	21	49	51	42	3	59
Vodo di Cadore	4	29	50	17	40	4	24
Borca di Cadore	0	6	23	29	89	0	36
San Vito di Cadore	2	76	97	116	225	39	162
Domegge di Cadore	0	373	41	155	41	4	87
Lorenzago di Cadore	2	37	8	11	15	0	8
Lozzo di Cadore	2	281	20	72	17	4	65

Vigo di Cadore	1	100	22	66	59	1	40
Auronzo di Cadore	2	347	161	270	425	14	181
Cortina d'Ampezzo	4	310	478	833	1681	235	1109

*Tabelle 3: Anzahl der Angestellten, unterteilt nach Wirtschaftszweigen (Valle del Boite und Valle dell'Ansiei)
(Quelle: Ausarbeitung der ISTAT-Daten)*

A.1.4. Wirtschaft und Unternehmen

Die Gesamtzahl der im Gebiet präsenten Unternehmen zwischen 2001 und 2011 hat einen leichten Anstieg von wenig mehr als hundert Einheiten erfahren. Die Wirtschaftszeige, die mehr als andere in der Anzahl der Unternehmen gewachsen sind, stehen in Zusammenhang mit Bildung und Gesundheit und Dienstleistungen im Allgemeinen. Obwohl es einen erheblichen Anstieg der in Tätigkeiten des Handels, des Hotel- und Gastgewerbes angestellten Beschäftigten zu verzeichnen gibt, weisen diese Sektoren keine relevanten Anstiege der Anzahl der Unternehmen auf. Hinsichtlich des Hotel- und Gastgewerbes sind die am signifikantesten positiven Werte die, die in den Gemeinden Vigo di Cadore, Pieve di Cadore, Lorenzago di Cadore und Auronzo di Cadore erfasst wurden. Analog zu den Dynamiken, die die Angestellten betreffen haben, hat die Anzahl der Unternehmen in Zusammenhang mit dem verarbeitenden Gewerbe einen starken Rückgang erlitten, vor allem entlang dem Ansiei, mit einer einzigen positiven Erfassung für die Gemeinde San Vito di Cadore. Der Bausektor, der in den vergangenen Jahren eine Krise durchmacht, hat im Interessengebiet im Allgemeinen eine positive Veränderung der Anzahl der vorhandenen Unternehmen, vor allem entlang dem Boite, verzeichnet.

Gemeinde	Unternehmen (2011)						
	Landwirtschaft, Forstwirtschaft und Fischerei	Anfertigung	Bau	Handel	Hotel- und Gastgewerbe	Gesundheit und Bildung	Dienstleistungen im Allgemeinen
Calalzo di Cadore	2	31	19	60	19	6	66
Pieve di Cadore	0	35	43	104	44	17	155
Valle di Cadore	1	13	22	26	12	3	39
Vodo di Cadore	3	12	16	13	9	4	19
Borca di Cadore	0	5	14	1	15	0	19
San Vito di Cadore	2	35	35	36	39	15	76
Domegge di Cadore	0	55	15	78	18	4	55
Lorenzago di Cadore	2	10	7	8	7	0	8
Lozzo di Cadore	2	46	11	30	7	4	30
Vigo di Cadore	1	30	17	38	21	1	24
Auronzo di Cadore	2	61	53	93	99	9	85
Cortina d'Ampezzo	2	75	100	178	176	37	347

*Tabelle 4: Anzahl der Unternehmen, unterteilt nach Wirtschaftszweigen (Valle del Boite und Valle dell'Ansiei)
(Quelle: Ausarbeitung der ISTAT-Daten)*

Im Allgemeinen stehen die wirtschaftlichen Tätigkeiten von Bedeutung in Zusammenhang mit den Dienstleistungen im Allgemeinen, dem Hotel- und Gastgewerbe und dem Handel. Das verarbeitende Gewerbe, das eine der Haupteinnahmenquellen stellte, leidet derzeit unter einer schwierigen Zeit. Während auf der einen Seite die Bevölkerung hauptsächlich in den Tätigkeiten in Zusammenhang mit dem touristischen Gastgewerbe beschäftigt ist, fallen die im Gebiet präsenten Unternehmen hauptsächlich in den tertiären Dienstleistungssektor.

Addetti totali, suddivisi per attività economica (2011)



- Agricoltura, selvicoltura e pesca
- Costruzioni
- Alloggio e ristorazione
- Servizi in genere
- Manifattura
- Commercio
- Sanità e istruzione

Imprese totali, suddivise per attività economica (2011)

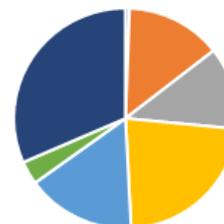


Abbildung 7: Gesamtzahl der Angestellten und Unternehmen, unterteilt nach Wirtschaftszweigen (Quelle: Ausarbeitung der ISTAT-Daten)

Die im Interessengebiet präsenten wirtschaftlichen Dynamiken spiegeln auf Mikroebene das wider, was im Allgemeinen in der gesamten Provinz Belluno geschieht. Der jährliche Bericht über die Belluneser Wirtschaft des Jahres 2006, der von der Handelskammer Trevis – Belluno verfasst wurde, enthüllt einen positiven Trend der Beschäftigungsbilanz, die vor allem von der Brillenindustrie und vom Tourismus getragen wird. Dessen ungeachtet ist die Beschäftigung weit davon entfernt, die Niveaus vor der Krise zu erreichen, aber dennoch zeichnet sich ein progressives und langsames Wachstum ab.

Der Brillensektor ist mit Sicherheit eine der bedeutendsten und zugkräftigsten Wirtschaftstätigkeiten der gesamten Wirtschaft der Provinz. Belluno ist die erste italienische Provinz hinsichtlich des Exports von Brillen und vertritt allein mehr als 40% des gesamten Exports des Sektors auf nationaler Ebene. Auf Provinzebene hingegen berühren die Exporte von Brillen 75% der Gesamtverkäufe in das Ausland der gesamten Provinz. Die Wirtschaftskrise des Jahres 2008 hat zu einem bedeutenden Rückgang der Anzahl der Unternehmenssitze, die im Brillensektor tätig sind, geführt. Dessen ungeachtet scheint das unternehmerische Gefüge dennoch aus wirtschaftlicher Sicht nicht geschwächt zu sein und im verarbeitenden Sektor der Gegend Bellunos wird im Allgemeinen ein Wachstum über dem venezianischen und nationalen Durchschnitt, das eben auf den Brillensektor zurückzuführen ist, betont. Der Brillensektor ist der Sektor, der die

relevanteste jährliche Beschäftigungsbilanz aufweist, mit einem Zuwachs von 632 Einheiten im Jahr 2016 (und von fast 2000 Einheiten, wenn man die Jahre von 2014 bis 2016 berücksichtigt).

Die Exporte schlossen das Jahr 2016 mit einem positiven Ergebnis in Höhe von 2,6%, auch wenn in Bezug auf die Niveaus des vorherigen Zweijahreszeitraums (+11,6% im Jahr 2015 und 9,1% im Jahr 2014). Der Verkauf von Brillen erreicht seit 2010 jedes Jahr Rekordwerte, auch wenn er im Jahr 2016 eine Steigerung mit deutlichem Tempo im Vergleich zu den Vorjahren erfahren hat.

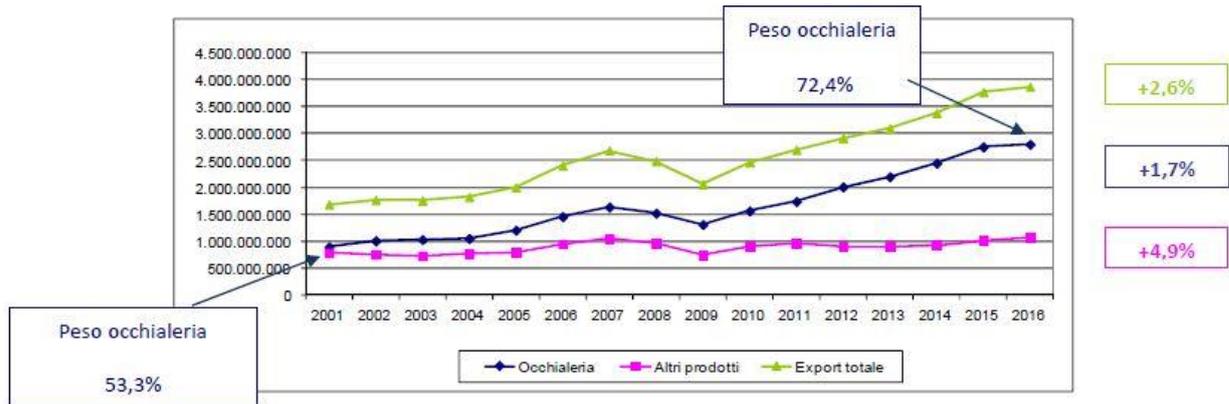


Abbildung 8: Entwicklung der Gesamtexporte (der Brillensektor hervorgehoben) der Jahre 2001 – 2016 (Quelle: Ausarbeitung des Studien- und Statistikamtes CCIAA Treviso – Belluno zu den ISTAT-Daten)

Nach dem Brillensektor ist das zweite Schlüsselprodukt für das verarbeitende Gewerbe der Gegend Bellunos die Maschinen, die ein Gewicht in Höhe von 10,5% auf die Gesamtzahl der Exporte der Provinz haben. Im Jahr 2016 wird eine Veränderung von 3,3% im Vergleich zum Vorjahr markiert.

Land	Import	Export	Var % 2015-2016		Anteil % an der Gesamtsumme (2016)	
			Import	Export	Import	Export
<i>Hauptzielmärkte</i>						
USA	3.824.649	860.837.592	-9,5	4,2	0,4	22,3
Frankreich	60.260.952	422.068.082	11,4	2,3	6,7	10,9
Deutschland	104.083.331	302.480.685	4,8	1,8	11,6	7,8
Vereinigtes Königreich	9.306.693	261.624.357	-28,1	4,8	1	6,8
Spanien	27.689.827	225.392.873	10,2	7,5	3,1	5,8
<i>Hauptliefermärkte</i>						
China	392.535.589	211.669.024	0,9	12	43,7	5,5
Deutschland	104.083.331	302.480.685	4,8	1,8	11,6	7,8
Frankreich	60.260.952	422.068.082	11,4	2,3	6,7	10,9
Österreich	34.030.044	61.634.937	8	6,1	3,8	1,6
Niederlande	31.749.199	80.580.362	-10,7	11	3,5	2,1

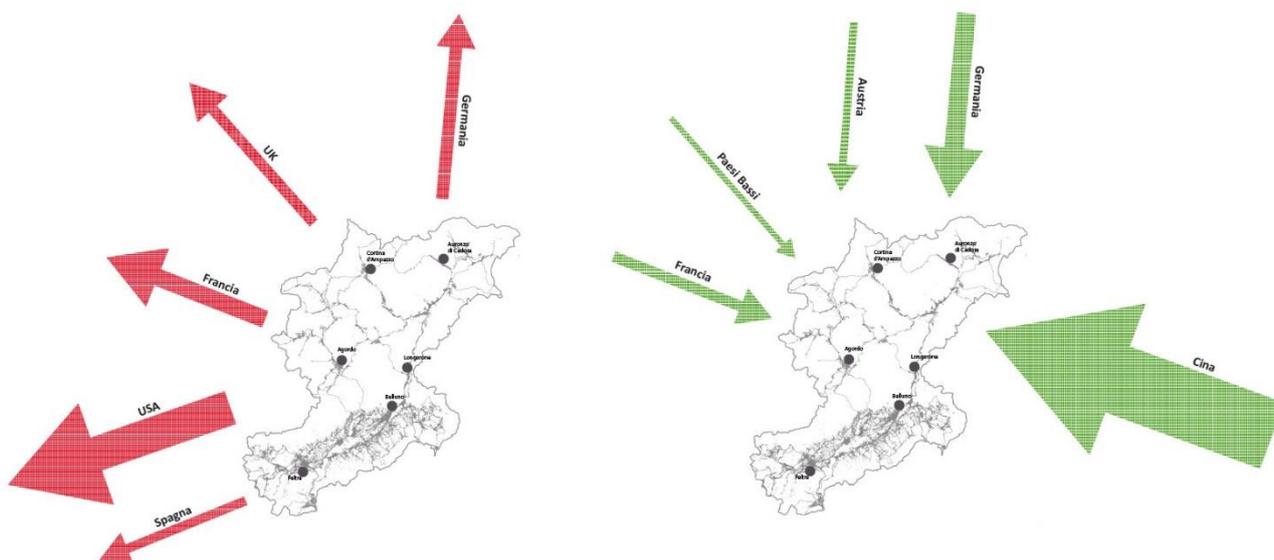
Tabelle 5: Hauptimportmärkte - Hauptexportmärkte Provinz Belluno (Quelle: Ausarbeitung des Studien- und Statistikamtes CCIAA Treviso – Belluno zu den ISTAT-Daten)

Der wichtigste Bezugshandelspartner für die Exporte sind die USA, vor allem dank des Gewichts des Brillensektors, da mehr als 30% des Exports dieses Produkts nach Übersee erfolgten. Es folgen die

Exportanteile mit Frankreich, Deutschland, dem vereinigten Königreich und Spanien. Signifikant sind auch die Anteile in Bezug auf die asiatischen Märkte. Zudem wird versucht, neue Handelsrouten zu erschließen, die hauptsächlich auf den südamerikanischen Markt ausgerichtet sind.

Insgesamt resultiert der Export höher als die Importe, die als Hauptlieferländer China mit mehr als 40% des Imports, gefolgt von Deutschland und Frankreich ausweisen.

Hinsichtlich der Verteilung des Einkommens haben die Steuerzahler in der Provinz Belluno ein Gesamteinkommen von 3.316.301.878 Euro zum 31.12.2015 erklärt, was etwa 4,6% des Gesamteinkommens der Region Venetien entspricht. Das Pro-Kopf-Einkommen der Region Venetien beträgt 20.000 Euro. Dieser Betrag ist im Bereich zwischen 15.000-26.000 Euro enthalten, in welchem sich der Großteil der Steuerzahler der Provinz (37%) befindet. Die im Jahr 2016 eingereichten Erklärungen beziehen sich zu mehr als 40% auf Rentner mit einem Durchschnittseinkommen von 15.000 Euro, Anzeichen für die Alterung der Bevölkerung.



*Abbildung 9: Haupttrouten des Imports-Exports der Gegend von Belluno
 (Quelle: Ausarbeitung des Studien- und Statistikamtes CCIAA Treviso – Belluno zu den ISTAT-Daten)*

Die Entwicklung des Gesamteinkommens, sowohl für die Provinz Belluno im Allgemeinen als auch anschließend im Speziellen für die Gemeinden des Cadore, wurde unter Berücksichtigung der konstanten Preise analysiert, d.h. indem ein Basisjahr, auf welches alle Erhebungen bezogen werden, als Bezug genommen wird. Die Entscheidung, diese Methode anstelle von aktuellen Preisen zu verwenden, leitet sich aus der Tatsache ab, dass unter Berücksichtigung letzterer der Vergleich zwischen unterschiedlichen Jahren schwierig wird.

Die Zeitreihe in Bezug auf die Einkommen war dank der monetären Neubewertungskoeffizienten, die vom ISTAT zur Verfügung gestellt wurden, 2016 (Basisjahr).



*Abbildung 10: Entwicklung des Gesamteinkommens der Provinz Belluno
 (Quelle: statistische Ausarbeitung des Wirtschafts- und Finanzministeriums)*

Die Abbildung 10 gibt die Entwicklung des Gesamteinkommens für die Provinz Belluno wieder. Es wird ein signifikanter Anstieg für den Zeitraum vor der Wirtschaftskrise 2008, das Jahr, in dem ein progressiver Rückgang des Einkommens begonnen hat, bis zu einer erneuten Erholungsphase in den vergangenen zwei Jahren, hervorgehoben. Die Erhebungen in Bezug auf die Provinz Belluno stehen in Einklang mit der allgemeinen Situation der Region Venetien und die in den vergangenen zwei Jahren erzielten Werte liegen dennoch unter denen des Zeitraums vor der Wirtschaftskrise.

Die Verteilung des Einkommens in der Provinz Belluno ist inhomogen und branchenspezifisch, da sie innerhalb des Gebiets vom Vorhandensein von Tätigkeiten in Zusammenhang mit dem Brillensektor oder dem Elitetourismus abzuhängen scheint. Die Nähe zu diesen Tätigkeiten oder zur Hauptgemeinde ist ein signifikanter und bestimmender Faktor für die Entwicklung und Verteilung des Einkommens. An der Spitze der Rangliste stehen in der Tat die Gemeinden Cortina d'Ampezzo, Agordo und Belluno, deren wirtschaftlichen Realitäten jeweils vom Tourismus, Brillensektor und von der Konzentration von Dienstleistungen und Aktivitäten bestimmt werden.

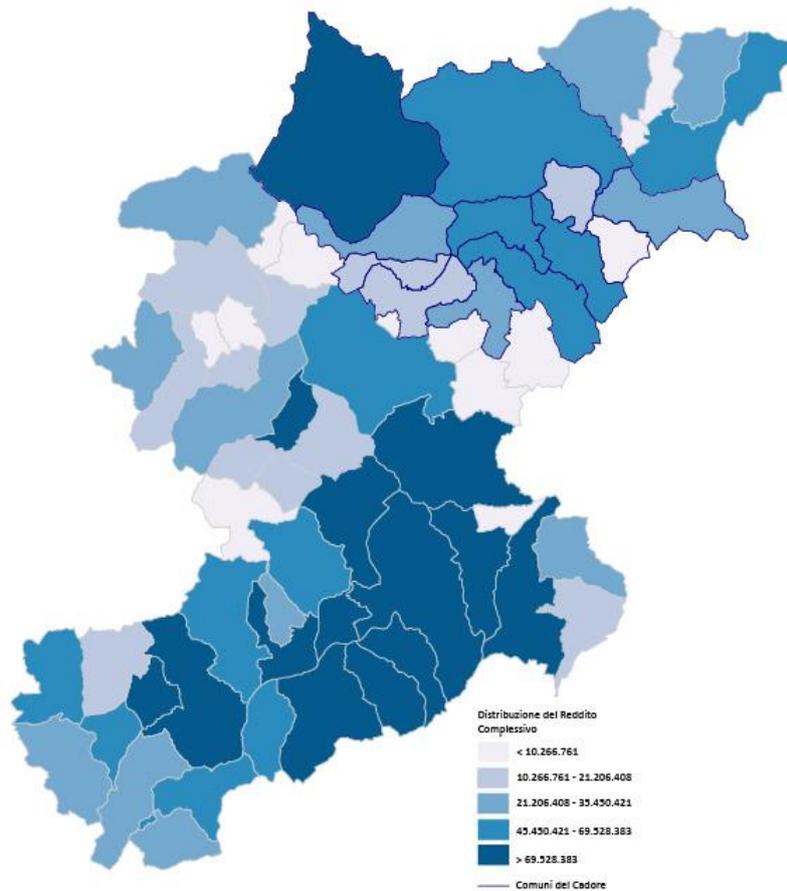


Abbildung 11: Verteilung des Gesamteinkommens
 (Quelle: statistische Ausarbeitung des Wirtschafts- und Finanzministeriums)

Der Bereich, der hinsichtlich der Verteilung des Gesamteinkommens am stärksten leidet, ist Cadore, wo, obwohl im vergangenen Jahrzehnt (2006 – 2016) eine Zunahme der Werte stattfand, die erzielten Erhebungen dennoch zu den niedrigsten der Provinz gehören, vor allem für die kleineren kommunalen Realitäten.

Gemeinde	Gesamteinkommen		Var %
	2006	2016	2006-2016
Calalzo di Cadore	33.021.249	35.765.847	8,31
Pieve di Cadore	65.988.714	65.499.298	-0,74
Valle di Cadore	25.033.139	27.070.922	8,14
Vodo di Cadore	10.841.984	12.334.585	13,77
Borca di Cadore	10.542.105	13.125.876	24,50
San Vito di Cadore	27.413.455	32.804.495	19,66
Domegge di Cadore	38.064.251	41.246.386	8,36
Lorenzago di Cadore	8.077.758	8.647.331	7,05

Lozzo di Cadore	20.079.160	21.200.836	5,59
Vigo di Cadore	20.153.682	21.371.925	6,04
Auronzo di Cadore	47.302.618	55.058.616	16,40
Cortina d'Ampezzo	108.283.409	129.679.543	19,76
Insgesamt	414.801.524	463.803.660	11,81

*Tabelle 6: Entwicklung des Gesamteinkommens im Jahrzehnt 2006- 2016
 (Quelle: statistische Ausarbeitung des Wirtschafts- und Finanzministeriums)*

A.2 – MULTIMODALER GÜTERVERKEHR – NACHFRAGE UND ANGEBOT

Der gesamte Programmbereich nimmt eine wesentliche Rolle für die Zukunft des Imports-Exports zwischen Italien und Europa ein. In der Tat sind sowohl der Brenner als auch Tarvis strategische Achsen von Interesse für die Entwicklung von transeuropäischen Verkehrsnetzen (TEN-T). Die TEN-T bestehen aus einer Gesamtheit von Infrastrukturen für den integrierten multimodalen Verkehr zur Unterstützung des europäischen Binnenmarktes und um den freien Verkehr von Gütern, Personen und Diensten zu gewährleisten. Die Struktur des Netzes ist noch nicht endgültig, sondern unterliegt kontinuierlichen Veränderungen, die durch das Erfordernis, stets neue geografische Gebiete miteinander zu verbinden, vorgegeben wird. Die transnationalen Korridore schaffen ein Bindegewebe zwischen den europäischen Ländern, sowie zwischen den großen Hafen- und Flughafenterminals und fördern so die modale Integration von unterschiedlichen Transportsystemen.

Hinsichtlich des Schienennetzes wird das größte Hindernis durch die Kompatibilität und die Interoperabilität der einzelnen nationalen Strecken gestellt: die infrastrukturellen Unterschiede und das unterschiedliche technische Entwicklungsniveau haben zum Teil zu Verlangsamungen des Waren- und Personenverkehrs geführt und so gleichzeitig die Kapazität, neuen Verkehr aus den anderen Transportmethoden anzuziehen, begrenzt. Die im Laufe der Jahre verfolgten Maßnahmen haben versucht, die sogenannten Engpässe auf dem Netz zu beseitigen, um auch die Nutzungskluft zwischen dem Modus Straße und dem Modus Eisenbahn zu reduzieren. Letzte stellt für die Europäische Union die strategische und nachhaltigste Entscheidung, auf was man zukünftig setzen muss, da der kontinentale Transportmodus in der Tat der Modus mit der geringsten Umweltauswirkung ist. Zudem muss man die Tatsache berücksichtigen, dass die Alpen aus Umweltsicht ein sensibler Bereich sind und dass sie besondere politische Maßnahmen und Investitionen zugunsten eines umweltfreundlichen Transits, der den geringstmöglichen ökologischen Schaden verursacht, bedürfen.

Die Region Venetien wird von drei der vier Korridore, die Italien betreffen, durchquert: der Mediterrane Korridor, der Baltisch-Adriatische Korridor und der Skandinavisch-Mediterrane Korridor. Die bedeutendsten Zentren sind die Produktionspole und die intermodalen Pole der venezianischen Ebene, mit Ausnahme von dieser Verkehrsvision der Berge der Belluneser Gegend. Die Umschlagzentren von Padua und der Quadrante Europa in Verona, zusammen mit den Umschlagzentren in Cervignano und Trient, die Teil des allgemeinen

Programmbereichs sind, fallen in das Kernnetzwerk. Auf die gleiche Weise repräsentieren die Hafenrealitäten der nördlichen Adria und Triest zwei bedeutende Knotenpunkte innerhalb der europäischen Korridore.

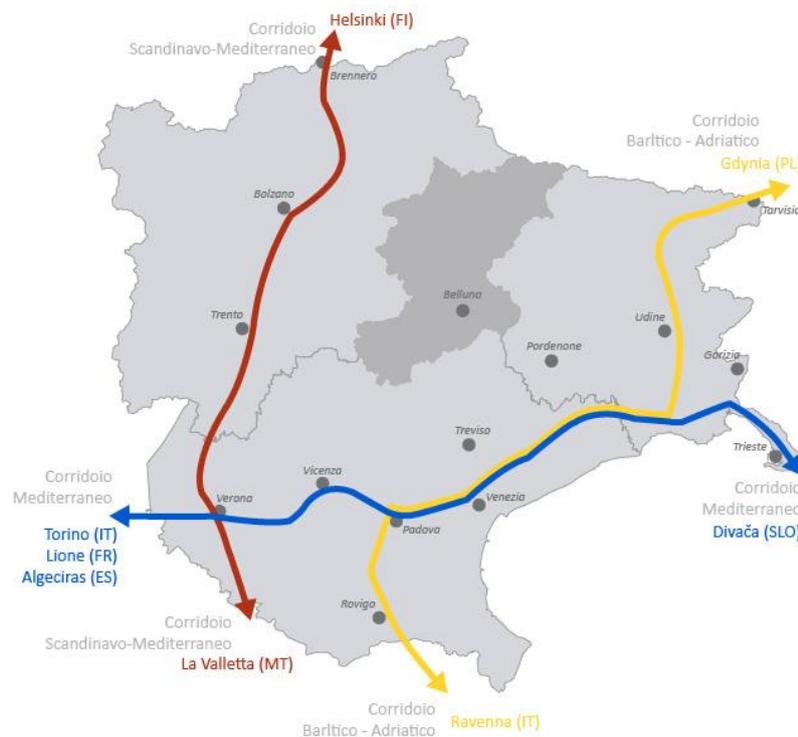


Abbildung 12: Europäische Korridore, die die Region Venetien betreffen und die Rolle der Gegend von Belluno

Die Achse des Brenners ist Teil des Skandinavisch-Mediterranen Korridors, der sich von Finnland und Schweden in Nordeuropa bis zur Insel Malta erstreckt und dabei das nationale Gebiet von Trentino – Südtirol bis nach Apulien und Sizilien durchquert. Besonders der Brenner ist Gegenstand der Hauptprojekte für die Anpassung und Verstärkung des Netztes dank der derzeit laufenden Arbeiten für die Schaffung des Basistunnels. Die Überquerung der Alpen und die entsprechende Verbindung zwischen München und Verona ist in der Tat der Hauptengpass des Korridors, den man derzeit versucht zu beheben.

Die Definition der Korridore und die umgesetzten Maßnahmen beeinflussen auf lange Sicht die relationalen Dynamiken zwischen Gebieten und zielen auf die Verbesserung der geografischen Nähe der europäischen Staaten ab und beseitigen somit die einzelnen nationalen Barrieren. Gleichzeitig muss die direkte Verbindung zwischen den Hauptzentren von einem Unternetz auf lokaler Ebene integriert und von diesem unterstützt werden. Dieses Unternetz muss in der Lage sein, die Zugänglichkeit zu den Hauptknotenpunkten des Korridors zu verbessern. Die Gesamtheit dieser Beziehungen und Verbindungen erweitern das traditionelle Konzept von Zentrum und Peripherie und dehnen es auch außerhalb der nationalen Grenzen aus, um es mit der Gemeinschaftsgeografie in ihrer Gesamtheit zusammenfallen zu lassen. Die Entwicklung der Kommunikationswege entfaltet sich in Abhängigkeit von der neuen Wirtschaftsgeographie, die sich ihrerseits aufgrund der Auswirkung der Lokalisierung der Produktions-, Logistik- und Vertriebszentren und der Nachfrage entwickelt. Der europäische Kontinent weist starke soziale, demographische, Beschäftigung- und

Zugänglichkeitsungleichgewichte aus, und zeichnet sich durch das Vorhandensein von Ballungsräumen mit starker konsolidierter branchenspezifischer Produktionsspezialisierung aus. Die Gesamtvision des europäischen Verkehrs beeinflusst die derzeitige Infrastruktur und versucht eine neue Organisation eines effizienten Netzes einzuführen. Die Aufnahme neuer Allianzen und Politiken auf internationaler Ebene garantiert größere Entwicklungsmöglichkeiten nicht nur für die direkt beteiligten Gebiete, sondern auch für alle kleineren Gebiete und Gebiete in der Nähe der Strecke. Letztere haben in der Tat die Möglichkeit, direkt mit den großen Verkehrswegen verbunden zu werden und mit den unterschiedlichen politischen, ökonomischen und produktiven Realitäten in Kontakt zu treten und so auf kontinentaler Ebene ihre Fähigkeiten, ihre Einkommensproduktion zu erhalten oder zu verbessern, zu messen. Zudem erlaubt eine bessere Zugänglichkeit und allgemeine Mobilität den einzelnen lokalen und regionalen Systemen dort miteinander in Kontakt zu treten, wo sie historisch immer getrennt und nur schlecht integriert waren. Die lokalen Akteure sind gehalten, die Politiken und Möglichkeiten in Zusammenhang mit einem Infrastruktursystem von Interesse zu interpretieren und technischen und organisatorischen Herausforderungen der Intermodalität von Transportsystemen gegenüberzutreten.

Der Korridor wird daher zu einem Raum, der von einem organisierten Netz aus Infrastrukturen und einem System aus sowohl nationalen als auch internationalen Beziehungen definiert wird, in dem die Mobilität und die generierten Tätigkeiten des Transports eine strategische Verbindungsrolle eines im großen, aber auch im kleinen Maßstab erfassbaren Siedlungssystems ausüben.

Die Menge der Waren, die die Alpen von Ventimiglia bis nach Tarvis überqueren, befindet sich in kontinuierlicher Steigerung und entwickelt eine Reihe von grundlegenden Marktrouten für den Import - Export Italiens, vor allem nach Österreich und Frankreich, über welche mehr als 70% der Gesamtgüter gehandhabt werden. Unter Berücksichtigung des aktuellen Wachstumstrends könnte der Alpenbogen in den kommenden Jahren von 270 Millionen Tonnen an Gütern überquert werden. Derzeit wird der Großteil der Güter auf der Straße transportiert, was ein Problem des modalen Ungleichgewichts und die Möglichkeit den Schienenverkehr zu steigern, hervorhebt. Derzeit werden in der Tat Lösungen gesucht, die in der Lage sind, die negativen Auswirkungen sozialer und ökologischer Art in Zusammenhang mit den hohen Volumina des transalpinen Güterverkehrs einzugrenzen. Der verkehrsreichste Pass ist der Brenner und zwar sowohl für die Flüsse von Schwerfahrzeugen als auch für die der Leichtfahrzeuge, gefolgt von Tarvis mit einem Durchschnitt von 5.000 Fahrzeugen täglich. Der Brenner ist aus der Pass, der am stärksten von Stauphänomenen betroffen ist, die vor allem während der Sommerferien zwischen Innsbruck und dem Pass in Richtung Italien registriert werden.

Der östliche Alpenbogen verzeichnet einen Wachstumstrend in den Verkehrsvolumen, vor allem entlang der Nord-Süd-Richtung mit Zugang zum Mittelmeer. In diesem Sinn stellen die Häfen des Mittelmeeres bedeutende maritime Verbindungsterminals zwischen Europa und dem Osten, speziell China.

Der logistische Kontext, der sich abzeichnet, erfordert besondere und spezifische Funktionen in Zusammenhang mit der Intermodalität und die innerhalb komplexerer Lieferketten aufgestellt sind. Zur Unterstützung dieser Aussage erfolgte in den vergangenen Jahren eine Reduzierung des konventionellen Schienenverkehrs zugunsten einer wesentlichen Steigerung des intermodalen unbegleiteten Verkehrs, der auch höher als die für den Straßenverkehr verzeichneten Werte ist.

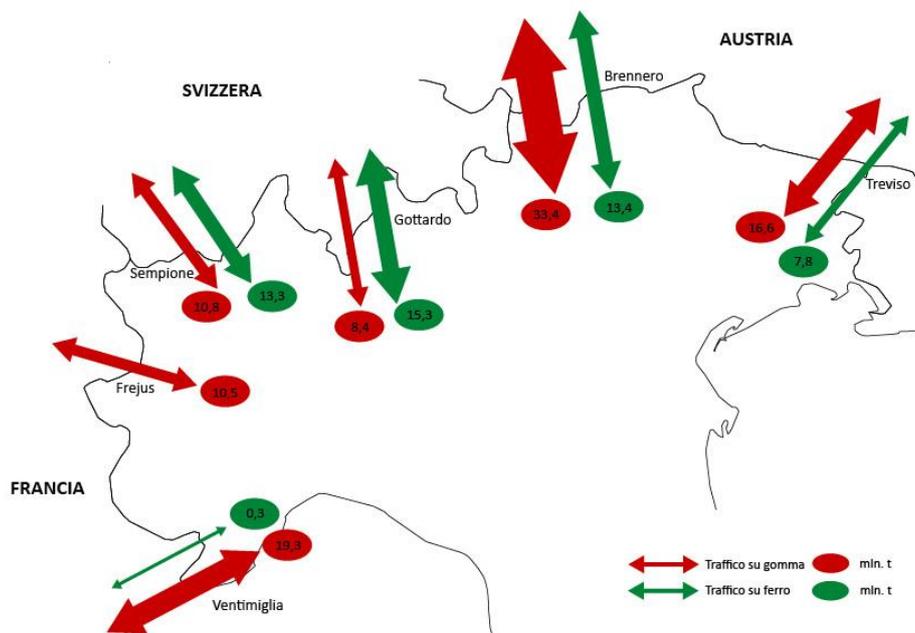


Abbildung 13: Grenzüberschreitender Güterverkehr für die Hauptrichtungen 2016 (* bis 2014 verfügbare Daten) (Quelle: Alpenobservatorium, Jahresbericht 2016 – Database Combined Transport)

Zwischen 2015 und 2016 stieg der transalpine Verkehr um 4,5%, an, was einem Volumen von etwa 209 Millionen Tonnen entspricht und erreichte so ein neues Rekordniveau. Hinsichtlich der modalen Aufteilung werden 67% der gesamten Güter noch auf der Straße transportiert, während 33% auf der Schiene bewegt werden. Auch in diesem Fall handelt es sich um einen nie zuvor erreichten Rekord. In diesem Sinn ist das Land, das mehr als alle anderen eine modale Aufteilung zugunsten der Schiene vorweist die Schweiz, die die Markt-niveaus und den intermodalen Wettbewerb erhöht.

Development of freight transport by mode 1999 - 2016
Transport volume in 1'000 tonnes

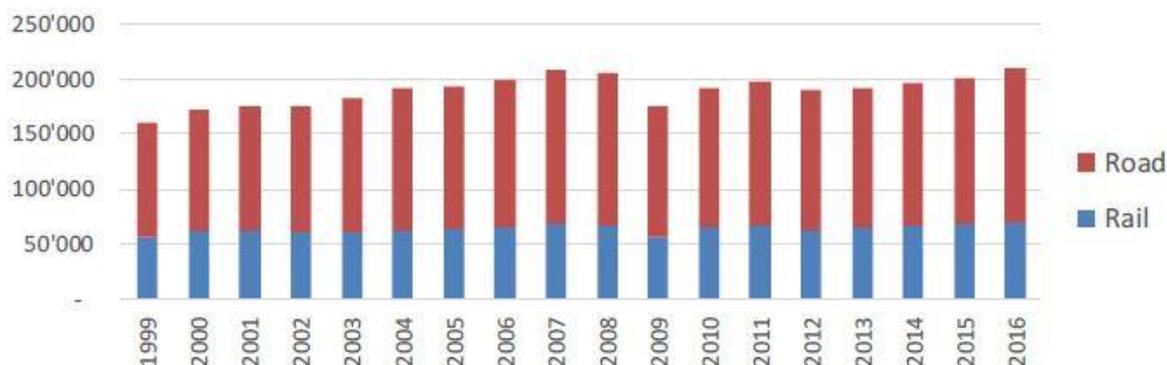


Abbildung 14: Entwicklung des transalpinen Güterverkehrs (1999-2016)
(Quelle: Alpenobservatorium, Jahresbericht 2016)

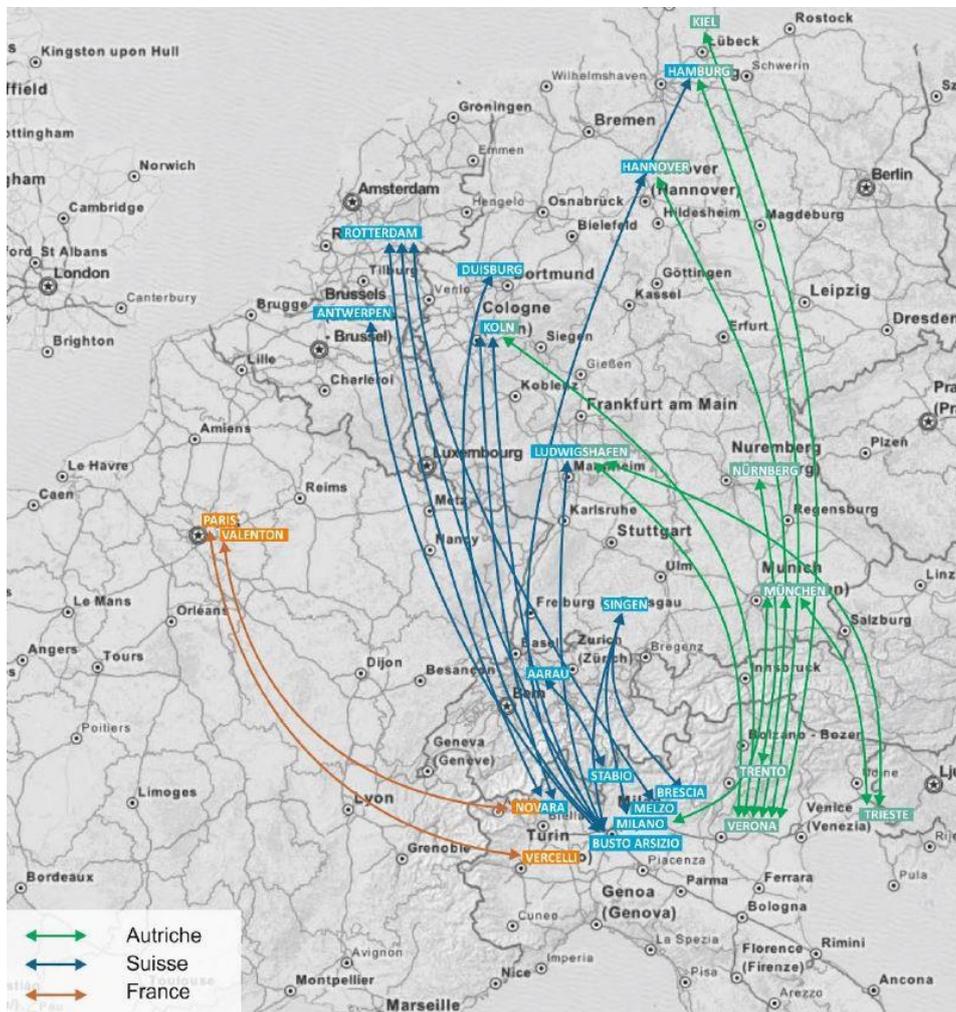


Abbildung 15: Wichtigste transalpine Beziehungen des unbegleiteten kombinierten Güterverkehrs
(Quelle: Alpenobservatorium, Jahresbericht 2016)

Die stärksten Steigerungen im Schwerlastverkehr traten entlang des Brennerpasses auf (ein Plus von 6,8% im Jahr 2016, im Vergleich zum Vorjahr), wo im Jahr 2016 ein neuer Rekordwert in Höhe von 2,2 Millionen LKWs erreicht wurde. Der einzige Grenzbogen, wo ein Rückgang der Anzahl der Schwerfahrzeuge hervorgehoben wurde, ist der Schweizer (-3,4% im Jahr 2016 im Vergleich zum Jahr 2015). Dies liegt hauptsächlich an den derzeitigen Maßnahmen zugunsten des Schienenverkehrs.

Der Schienengüterverkehr hat zum Teil die Krise des Jahres 2008 gespürt, weil Eisen, Stahl und chemische Produkte zwar die für diese Art des Verkehrs am besten geeignet sind, aber am stärksten die Auswirkungen der Krise gespürt haben. Dessen ungeachtet hat sich die modale Aufteilung entlang dem Alpenbogen im Laufe der Jahre nicht stark verändert. Noch immer wird heute die Straße als bevorzugte Transportart gewählt.

Development of road freight traffic by crossing 2015 - 2016
 Number of HGV > 3.5t (in 1'000)

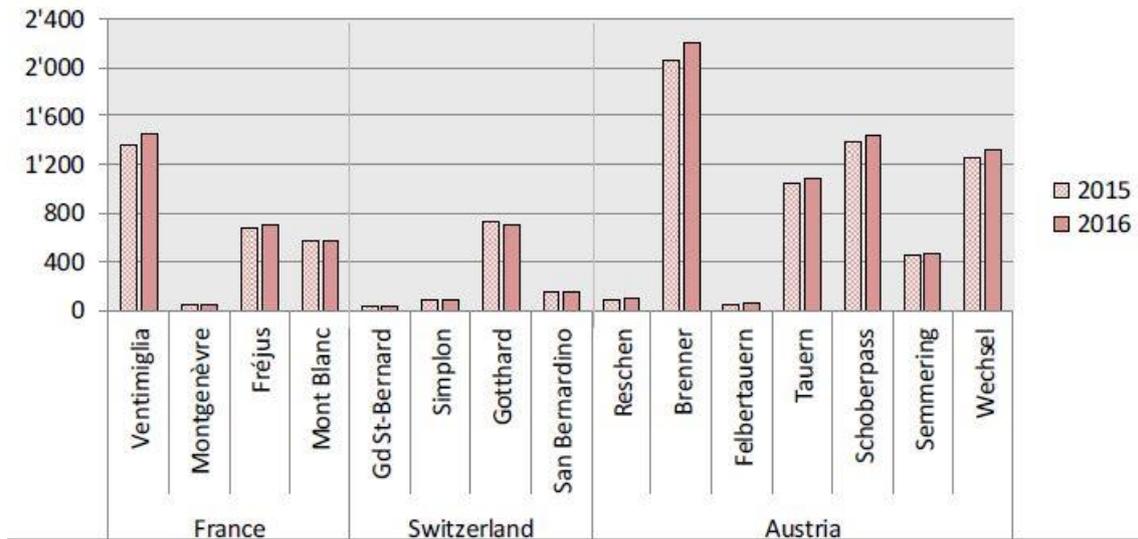


Abbildung 16: Entwicklung des Güterverkehrs auf der Straße, entlang den Hauptrichtungen (2015-2016)
 (Quelle: Alpenobservatorium, Jahresbericht 2016)

Das Wachstum der Märkte, sowohl auf europäischer als auch auf weltweiter Ebene, hat sich für die Entwicklung der Logistik und der Verkehrsinfrastrukturen als erforderlich erwiesen. Mit dem Begriff "Banana Blu" wird sich auf ein wirtschaftliches und demographisches Rückgrat Mittel- und Westeuropas bezogen, der Konzentrationsbereich der wichtigsten Handelsströme des Kontinents. Dieser Bereich ist dafür bekannt, über eine große Konzentration von Produktionskapazitäten und Wissen zu verfügen. Zudem zieht er den Großteil der Ströme des Güter- und Konsumverkehrs an. Aus diesen Gründen wurden in der Tat in dem Bereich im Laufe der Jahre zahlreiche Logistikplattformen stabilisiert. Norditalien repräsentiert in dieser Hinsicht aufgrund der Umleitung der Güter, die in Richtung Norden gerichtet sind oder aus dem Norden kommen, einen privilegierten Bereich.

Venetien zeichnet sich mit der Zentralität und der Funktionsfähigkeit vor allem des Quadrante Europa, aber auch des Umschlagzentrums Padua als ausschlaggebender Verbundbereich zwischen den drei Korridoren und den entsprechenden Verkehrsrichtungen aus. Die venezianischen Umschlagzentren werden als echte Hubs betrachtet, die in der Lage sind, die Warenströme aufzufangen und weiter zu verteilen, indem intermodale Maßnahmen und Lösungen oder integrierte Dienstleistungen angewandt werden. Dank dieser ist es möglich, das Netz zugänglicher zu machen. Die beiden venezianischen Umschlagzentren arbeiten auf unterschiedlichen Märkten und betonen die starken Spezialisierungen für den kombinierten Landverkehr. Auf der einen Seite steht Verona, wo sich fast ausschließlich auf die modale Aufteilung Straße-Schiene konzentriert wird und auf der anderen Seite Padua, wo vor allem Seecontainer zur Unterstützung der Beziehungen mit dem Hafensystem gehandhabt werden.

Die Organisation der Nord-Ost-Logistik entwickelt sich in Bezug auf die beiden Hauptverkehrsrichtungen, d.h. entlang der Achse des Brenners nach Nordeuropa und über die Hafenknoten und die intermodalen

Knoten Venetiens und Friaul-Julisch Venetiens Richtung Osteuropa. Die Realität des Nord-Ostens nimmt daher dank der Verwaltung und der Neuorganisation der Warenströme sowohl aus dem Ausland als auch aus lokalen Gegenden eine strategische Rolle ein.

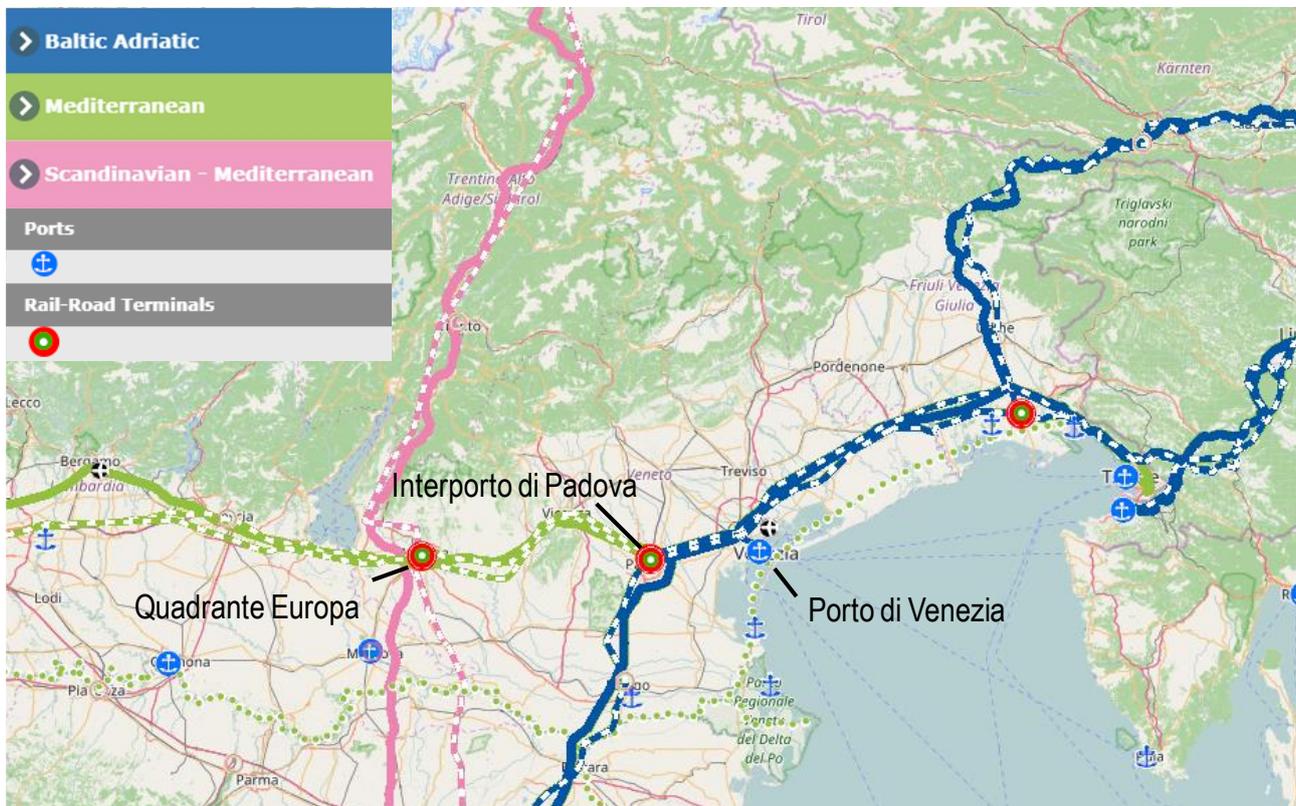


Abbildung 17: Multimodale Korridore, die die Region Venedig betreffen und Lokalisierung der drei intermodalen Hauptzentren

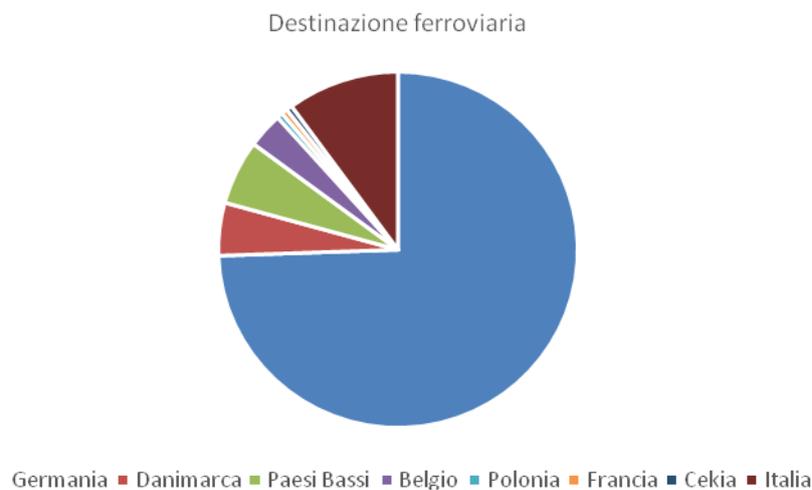
Quadrante Europa

Der Quadrante Europa ist eines der bedeutendsten Umschlagzentren Europas und liegt im Produktionsgebiet von Verona. Das Umschlagzentrum repräsentiert einen Treffpunkt zwischen der Achse des Brenners und der Bahnstrecke Turin – Triest, die im europäischen Korridor, der Italien mit Frankreich und Spanien und den Ländern Osteuropas verbindet, liegt. Seine günstige und strategische Lage macht ihn zum Haupttreffpunkt für den nationalen und internationalen Güterverkehr, sowohl auf der Schiene und Straße als auch per Flugzeug, weil diese infrastrukturelle Realität direkt mit dem Flughafen Verona-Villafranca verbunden ist. Der Quadrante Europa verbindet schließlich die verschiedenen Verkehrsträger miteinander und fördert den direkten Zugang zu zwei der europäischen Korridore von Interesse, die unser Land durchqueren.

Das Eisenbahninteressengebiet erstreckt sich über eine Fläche von etwa 300.000 m². Ein Teil dieser Fläche wird von allen erforderlichen Dienstleistungen für den Betrieb des kombinierten Verkehrs Straße-Schiene genutzt. Innerhalb des Terminals fließt der gesamte intermodale Verkehr, der sowohl aus Europa als auch aus dem Inland kommt und sowohl nach Europa als ins Inland gerichtet ist, zusammen; insbesondere fahren täglich vom Terminal 16 auf den Transport von Wechselbrücken, Sattelauflegern und Containern

spezialisierte Zugpaare ab, die ihn mit den bedeutendsten Industriegebieten von Deutschland, Dänemark und Schweiz über den Brennerpass verbinden. Zudem fährt ein tägliches Paar in Richtung Süditalien und ein anderes Paar in die Länder Osteuropas ab. Aus einer im Jahr 2015 über die europäischen Umschlagzentren durchgeführten Studie geht hervor, dass sich der Quadrante Europa in Europa mit seinen jährlich bewegten 720.00 TEU an erster Stelle positioniert und auf europäischer Ebene für die Entwicklung des Bahnsystems und des intermodalen Systems und der nationalen Wirtschaft eine logistische Realität von vorrangiger und grundlegender Bedeutung stellt.

Im Jahr 2017 hat sich der Güterverkehr, der das Umschlagzentrum betroffen hat und in das Ausland gerichtet war, auf mehr als 760.000 TEU bestätigt, was 16.329 bearbeiteten Zügen jährlich entspricht.



*Abbildung 18: Bahnziele des Güterverkehrs vom Quadrante Europa
(Quelle: Statistiken Quadrante Europa)*

Das Veroneser Umschlagzentrum bietet ein organisches System aus logistischen Dienstleistungen und effizienten intermodalen Lösungen und bieten den Logistikbetreibern die Möglichkeit der Datenübertragung und den Zugriff auf internationale Datenbanken.

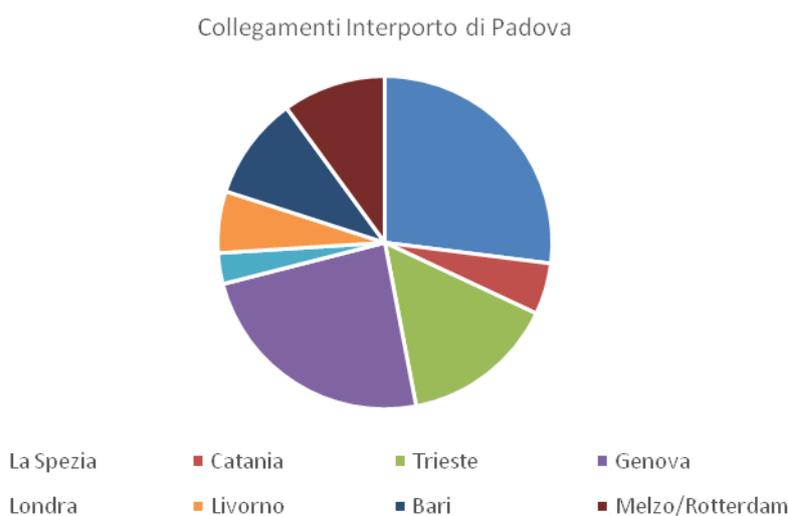
Umschlagzentrum Padua

Das Umschlagzentrum Padua stellt eine weitere signifikante logistische Realität für die Region Venetien und ist seit mehr als 40 Jahren in Betrieb. Es besetzt eine Fläche von mehr als einer Millionen Quadratmetern (etwa 20% des gesamten Industriegebiets), in welchem jedes Jahr etwa 5.550 Züge passieren, die das Umschlagzentrum mit den wichtigsten italienischen Häfen und Nordeuropa verbinden. Das Umschlagzentrum wird als einer der wichtigsten Knotenpunkte der europäischen Korridore (Baltisch-Adriatischer und Mediterraner) betrachtet. Wie der Quadrante Europa bietet auf das Umschlagzentrum Padua entsprechende spezialisierte Strukturen und Dienstleistungen, um auf die Bedürfnisse der

Logistikbetreiber, die dort tätig sind, zu reagieren. Zudem stellt das Umschlagzentrum allen Transportunternehmen einen Dienst für die Verteilung der Güter innerhalb der Stadt zur Verfügung, um die sogenannte "letzte Meile" auf effiziente Weise abzudecken. Im Laufe der Jahre ist das Umschlagzentrum zu einer wahren Drehscheibe für die Sammlung und Verteilung von Gütern geworden und zwar mit relevanter Bedeutung für das gesamte Produktionssystem des Nordostens. Die terminalbezogenen Tätigkeiten in Zusammenhang mit der Intermodalität erlauben einfache Lade-, Ablade und Überführungsvorgänge zwischen Straße und Schiene. Insbesondere arbeitet das Umschlagzentrum als Multimodal Transport Operator (MTO), d.h. es organisiert die Transporte von intermodalen Ladeeinheiten zu den verschiedenen beteiligten Unternehmen. Die zur Verfügung stehenden Züge können sowohl Multikunden-Züge als auch „Company Train“ sein, d.h. Züge, die einem einzigen Kunden gewidmet sind, wenn bestimmte zu transportierenden Volumen erreicht worden sind. Diese Betriebsart erlaubt das Regieren auf die Bedürfnisse nicht nur von großen nationalen und internationalen Unternehmen, sondern auch auf die Bedürfnisse von kleinen und mittelgroßen Unternehmen, die für Venetien und ganz Nordostitalien charakteristisch sind und die nicht über die erforderlichen Volumen, um einen ganzen Zug zu füllen, verfügen können.

Im Jahr 2015 wurden im Umschlagzentrum Padua mehr als 270.000 TEU gehandhabt, mit einer Steigerung um fast 2% im Vergleich zum Vorjahr. Aus ökologischer Sicht entsprechen diese Zahlen einer Entfernung von mehr als 200.000 Schwerfahrzeugen von der Straße. Mehr als 80% der innerhalb des Umschlagzentrums gehandhabten Waren stammen aus den Produktionsgebieten der Region Venetien, davon 29% aus Padua, 19% aus Trevis, 17% aus Vicenza und Venedig, 13% Verona, 2% aus Belluno und Rovigo.

Die bedeutendsten aktiven Eisenbahnbeziehungen betreffen die Häfen von Rotterdam, Genua, Livorno, La Spezia, Triest und die intermodalen Terminals von Melzo (MI), Cervignano, Incoronata (FG) und Bari.



*Abbildung 19: Modale Aufteilung, Verbindungen des Umschlagzentrums Padua
 (Quelle: Statistiken Umschlagzentrum Padua)*

Hafen von Venedig

Auch der Hafen von Venedig nimmt für die Verteilung und die Handhabung von Gütern nicht nur auf nationaler Ebene, sondern auch auf europäischer eine grundlegende Rolle ein, da er eine der wichtigsten Zugangstüren für die Handelsströme zwischen dem asiatischen Kontinent und Mitteleuropa ist. Der Hafen von Venedig ist der erste Hafen an der Adria für die Handhabung von Containern und der einzige in Italien mit einem Flusshafen, der den Güterverkehr auf Lastkähnen entlang des Flusses Po erlaubt. Der Abladeplatz des Hafens Marghera erstreckt sich über eine Fläche von 1447 Hektar mit Hafen- und Industriebetriebsgebieten, umgeben von mehr als 600 Hektar Kanälen, Straßen und Eisenbahnnetz. Die Inzidenz der Eisenbahn im Vergleich zu den anderen Transportarten erreicht 32% für die Stahlprodukte, 13% für die Lebensmittelerzeugnisse und 11% für die chemischen Produkte.

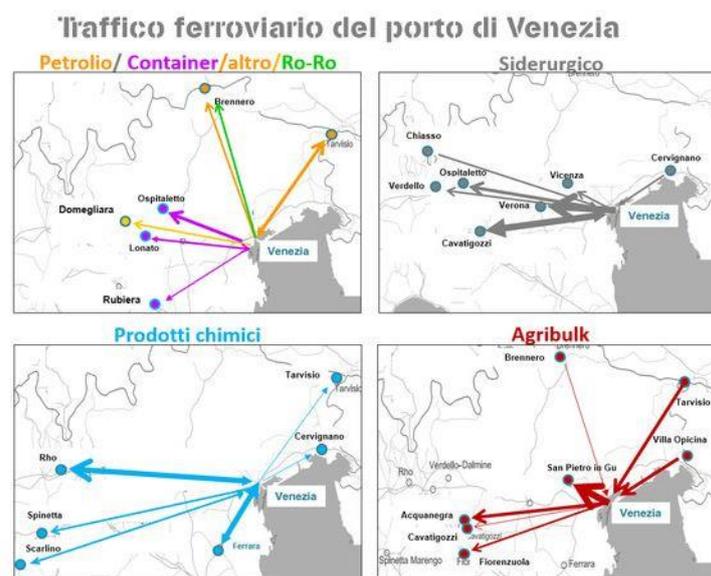


Abbildung 20: Eisenbahnziele Hafen von Venedig
 Quelle: Hafen von Venedig

Insbesondere sind im Hafen von Venedig drei reguläre Eisenbahndienste aktiv: eine intermodale Verbindung (Schiff-Zug) zwischen Venedig und Frankfurt, die Güter von den Häfen Griechenlands in nur drei Tagen in das Herz Europas transportiert; zwei intermodale Verbindungen zwischen venezianischen Häfen und Verona auf der einen Seite und Ospitaletto (Bs) auf der anderen.

Im Jahr 2017 wurden innerhalb des Hafensystems von Venedig mehr als 611.000 TEU mit einer leichten Steigerung um 0,9 % im Vergleich zum Vorjahr gehandhabt.

Die Lage des Hafens und seine Beziehungen mit dem Hinterland, zusammen mit der Eisenbahn- und Flussmodalität, machen den Hafen von Venedig zu einem der am besten geeigneten Landeplätze für den Verkehr von Lebensmittelerzeugnissen. Für diesen Industriesektor ist der Schienenverkehr eine wirtschaftlich günstige Lösung, auch unter Berücksichtigung der Möglichkeit, sich mit dem Transport auf dem Seeweg ergänzen zu können. Derzeit wird die Bahn für die Lebensmittelerzeugnisse hauptsächlich auf kurzen Strecken (bis zu 250km) für die Lieferung von Getreide für die Mehlproduktion genutzt.

Große Verkehrsvolumen konzentrieren sich auf die Handhabung von Stahlprodukten (etwa 3 Millionen Tonnen pro Jahr), die aus dem Ausland importiert werden und für Unternehmen in Norditalien bestimmt sind. Die wichtigsten Wirtschaftspartner für die Stahlprodukte sind Algerien, Russland, Ukraine, Indien und die asiatischen Märkte im Allgemeinen.

Im Laufe der Jahre wurden Investitionen getätigt, um den Containersektor sowohl hinsichtlich der Infrastruktur als auch des Dienstes zu implementieren und eine bessere maritime Erreichbarkeit und Intermodalität für die italienischen Unternehmen, die auf die asiatischen Märkte und den Nahen Osten gerichtet sind, anzubieten.

Zudem ist die Verwendung von technologischen Innovationen von Bedeutung, um eine gute Qualität der angebotenen Dienstleistungen zu gewährleisten. Insbesondere betreffen die vom Hafen von Venedig angewandten IKT-Lösungen hauptsächlich die Vereinfachung von Verfahren für den Informationsaustausch, die Reduzierung der Betriebszeiten bei der Verwaltung der bürokratischen Praktiken, Standardisierung der Vorgänge, Teilung von Informationen und Vereinfachung des Zugriffs auf die Daten und die Möglichkeit, ein Netzwerk auf Grundlage der Integration zu erstellen. Die IT-Lösungen, die in den vergangenen Jahren angewandt wurden, zielen auf die Verbesserung der Dienstleistungen in Zusammenhang mit den Zollverfahren, der Verwaltung der Fracht, der Intermodalität zwischen Zug-Straße und dem maritimen System ab. LogIS ist eine IT-Plattform, die der Verwaltung des Dokumentenflusses in Zusammenhang mit den Zollverfahren gewidmet ist und beteiligt alle Betreiber, die eine Rolle im Hafen- und Transportbereich einnehmen. Dank dem LogIS-System ist es möglich, die Einfahrt und die Ausfahrt eines Schiffes zu kontrollieren und zu verwalten und die Details der Lade-/Abladevorgänge der Güter bereitzustellen.

Für den Hafen von Venedig sind auch die Technologien, die der Überwachung der Hafengebiete und dem Wasserverkehr, vor allem entlang dem Kanal der Giudecca und dem Becken von San Marco, gewidmet sind, von Bedeutung.

Import-Export Region Venetien – Fokus auf die Provinz Belluno

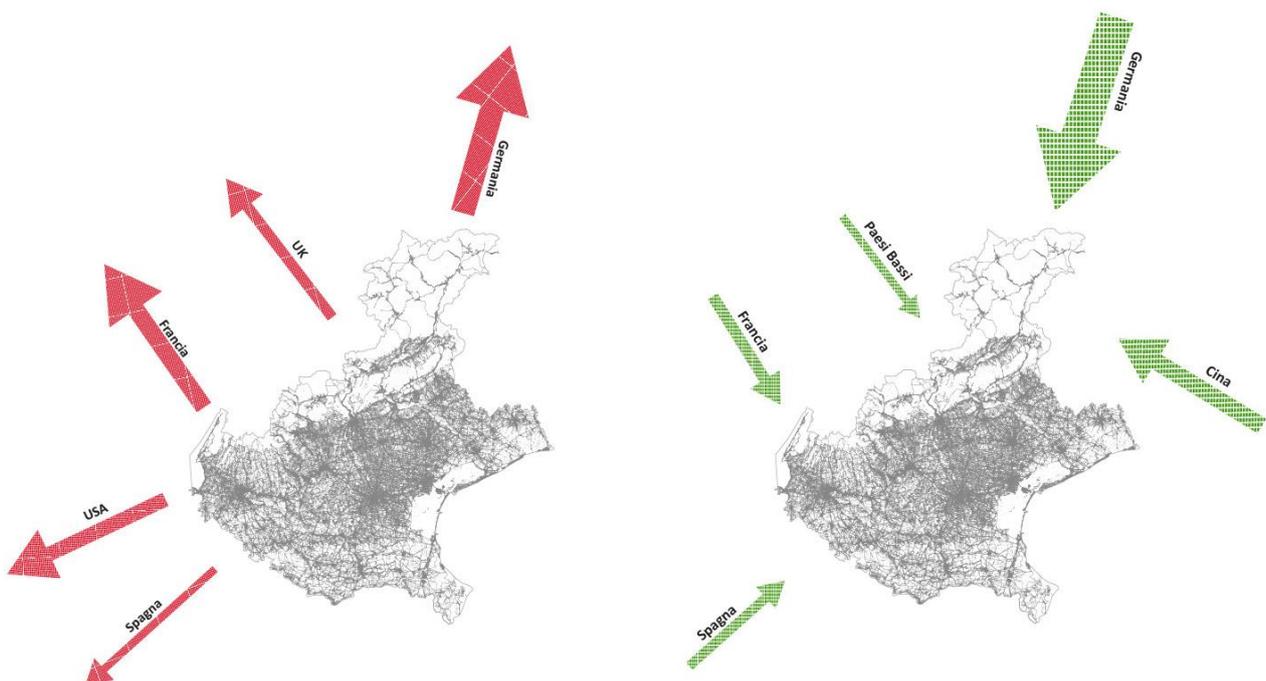
Venetien präsentiert eine Vielzahl von territorialen Systemen, die im Laufe der Jahre die Formen der Interaktion zwischen den bedeutendsten Städten und dem umliegenden Stadtgebiet verändert haben. Es können vier unterschiedliche territoriale Systeme ausgemacht werden: der dichte und kompakte Großstadtbereich, der aus den Hauptstädten besteht; der am Fuße der Bergkette liegende Bereich, der dank eines erheblichen infrastrukturellen Drucks direkt mit dem vorherigen in Verbindung steht; das Siedlungssystem der Tiefebene; das Berggebiet, das sich durch eine stark spezialisierte industrielle Entwicklung auszeichnet, aber das noch Marginalisierungssituationen in Bezug auf das produktive und wirtschaftliche Zentrum der Region zeigt. Dieses Ungleichgewicht kann dank der Entwicklung neuer und effizienter rationaler Systeme zwischen den großen urbanen Zentren und den ländlichen Bergsystemen ausgeglichen werden, um allen venezianischen Gebieten zu ermöglichen, über dieselben Bedingungen zu

verfügen, um sich in Bezug auf ihr Potential und ihre Stärken zu entwickeln. Die Region Venetien befindet sich in der Tat in einem Wachstumsprozess des Austauschs und der Verkehrsströme sowohl von Gütern als auch von Personen, der stets hinsichtlich einer Entwicklung des gesamten Systems der transeuropäischen Netze an Bedeutung gewinnt.

Das Verstehen der Entwicklung der Märkte und der geo-ökonomischen Bezugsbereich wird für die Planung und die Verteilung des Güterverkehrs grundlegend.

Die wichtigsten Wirtschaftspartner der Region Venetien für den Austausch von Gütern sind die Länder der Europäischen Union und Osteuropas. Gleichzeitig wird ein Wachstum des asiatischen Markts betont, der interessante Entwicklungsmöglichkeiten der maritimen und/oder Eisenbahnintermodalität im Vergleich zu der der Straße bieten könnte. Bemerkenswert sind auch die nationalen Verkehrswege, die die größten Handelsströme zwischen Venetien und den angrenzenden Regionen, vor allem mit der Lombardei und Trentino-Südtirol, die Hauptattraktoren von Strömen vor allem nach Nordeuropa, aufweisen. Im Gegensatz dazu herrschen in der Beziehung mit der Region Friaul-Julisch Venetien die direkten Ströme nach Venetien vor.

Hinsichtlich der interregionalen, aber auch intra-regionalen Handhabung von Gütern, übt die Provinz Belluno fast ausschließlich die Rolle des Verkehrsgenerators in die anderen venezianischen Provinzen und den Rest Italiens aus. Zudem ist Venetien eine der italienischen Regionen mit dem höchsten Anteil an intra-regionalem Güterverkehr, welcher vor alle den zentralen Bereich der Region, zwischen den Provinzen Padua, Treviso, Venedig und Vicenza betrifft.



*Abbildung 21: Wichtigste Import-Exportwege Venetiens
(Quelle: Ausarbeitung Unioncamere 2016)*

Ein Teil des Verkehrs, der die Region betrifft, ist ein Durchfahrtsverkehr, d.h. die Ströme haben weder ihren Ursprung noch ihr Ziel in Venetien. Der Hauptteil dieses Verkehrs hat eine internationale Herkunft und betrifft die Nord-Süd-Achse, daher den Austausch zwischen den Ländern Mitteleuropas, gefolgt vom Verkehr, der von den zentralen und südlichen Regionen nach Osteuropa generiert und angezogen wird.

Der Straßentransport ist die Art, die am stärksten verwendet wird, sowohl für die internen als auch für die externen Flüsse, einschließlich dem europäischen Kontext, während die außereuropäischen Flüsse fast ausschließlich über den Seeweg erfolgen. Die Transportnachfrage betrifft daher fast ausschließlich den Straßentransport.

Im Rahmen der europäischen Netze liegt die Provinz Belluno geografisch zentral im Vergleich zu den europäischen Korridoren, die Venetien betreffen. Die Nähe nach Norden zur Bahn des Pustertals, die direkt mit der Brennerachse verbunden ist, könnte einen strategischen Zugang zu Österreich und Mitteleuropa repräsentieren. Auf dieselbe Weise erlaubt die direkte Verbindung mit der venezianischen Ebene den Anschluss der Provinz auch an die beiden Korridore, die sich nach Osteuropa entwickeln. Die Provinz Belluno befindet sich, auch wenn sie de facto nicht durchquert wird, in einer strategischen Lage, da sie unter effizienter Ausnutzung der Verbindungsmöglichkeiten mit den großen europäischen Achsen ihre eigene Wettbewerbsfähigkeit und wirtschaftliche Öffnung auf die Mitgliedsstaaten steigern könnte.

Derzeit entwickelt sich das Eisenbahnnetz, das die Provinz Belluno betrifft, entlang zwei Hauptlinien, die auf der einen Seite Padua mit dem Hauptort verbinden und auf der anderen Seite mit Venedig und den Knoten von Conegliano, von dem die Verbindung mit Udine und Triest ausgeht; zudem ist auch die Strecke Belluno-Calalzo di Cadore, die nach Norden führt und die die Zugänglichkeit zum Berggebiet und in den Norden der Provinz gewährleistet, von Bedeutung. Das Eisenbahnnetz ist daher entlang der gesamten Provinzfläche relativ ausgedehnt und berührt die wichtigsten Wirtschaft- und Produktionspolaritäten. Gleichzeitig aber weist die derzeitige Infrastruktur bedeutende Einschränkungen in der Kapazität und in der Infrastruktur selbst auf, da sie vollständig eingleisig und noch nicht elektrifiziert ist; zudem weisen beide Strecke, sowohl Richtung Padua, aber vor allem Richtung Venedig, mehrere Tunnel auf, die teilweise den Beginn eines Elektrifizierungsverfahrens behindern.

Die Strecke Padua-Belluno-Calalzo ist 158 km lang und verfügt über eine maximale Kapazität von 20 Tonnen pro Achse, mit einem Mindestleistungsgrad im letzten Abschnitt der Strecke von 25%. Die Linie nördlich von Castelfranco ist eingleisig und nicht elektrifiziert. Sie erlaubt das Erreichen von einer Höchstgeschwindigkeit von 90km/h nach Montebelluna und 70km/h im Endabschnitt nach Belluno, mit einer Leistung etwa 60/70 Zügen täglich. Die Linie wird hauptsächlich für den Personenverkehr genutzt, vor allem auf dem Abschnitt

zwischen Padua und Montebelluna, diskret im letzten Abschnitt und für einen auf Ponte nelle Alpi beschränkten Güterverkehr.

Die Linie Conegliano-Ponte nelle Alpi hingegen entwickelt sich auf etwa 40 km. Sie ist eingleisig und nicht elektrifiziert und verfügt über eine Höchstleistung von 20 Tonnen/Achse, mit einem Mindestleistungsgrad im letzten Abschnitt von 23%. Die Strecke weist gute Merkmale im Anfangsteil zwischen Conegliano und Vittorio Veneto auf, während nördlich von letzterer Ortschaft die Höchstgeschwindigkeit 70km/h beträgt. Auch in diesem Fall wird die Linie vom Personenverkehr genutzt, vor allem von Pendlern, während sich der Güterverkehr auf das Industriegebiet zwischen Conegliano und Vittorio Veneto beschränkt.

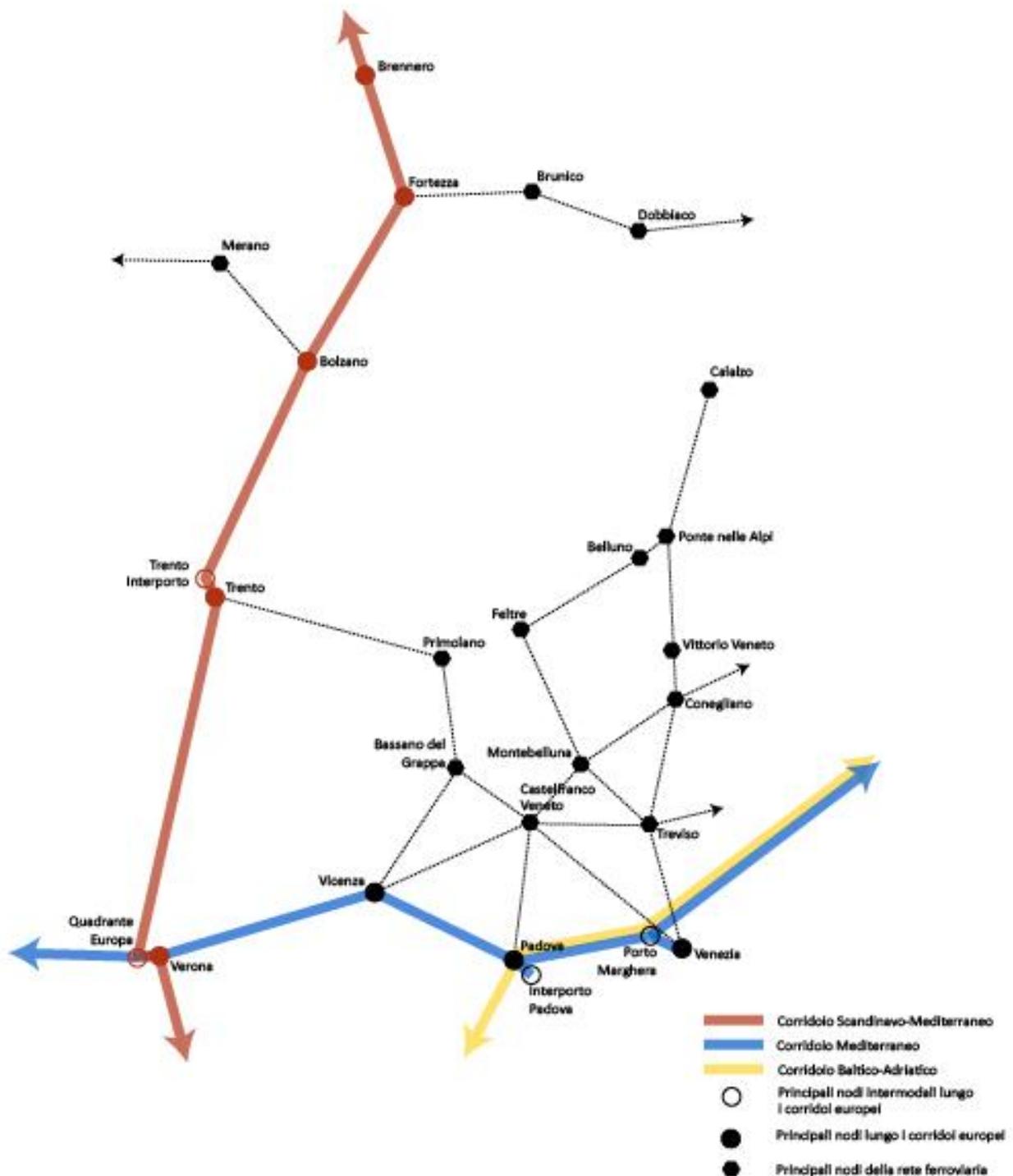


Abbildung 22: Darstellung des infrastrukturellen Bahnsystems Brennerachse und Venetien – die Rolle der Belluneser Gegend

Hinsichtlich der Handhabung von Gütern mit Herkunft und/oder Ziel in der Provinz Belluno wurde die Analyse dank der Daten aus einer Reihe von Erhebungen des Verkehrs, die im Provinzgebiet durchgeführt wurden, realisiert. Im Rahmen des Grenzüberschreitenden Kooperationsprogramms IPA ADRIATICO 2007-2013 wurde das Projekt Carica (Capitalization of Adriatic-Ionian Reliable Intermodal Connections to support the EUSAIR Action plan) umgesetzt. An diesem Projekt, das der Koordinierung des Seeverkehrs und der Meeresautobahnen gewidmet ist, haben die Region Venetien zusammen mit dem Umschlagzentrum von Padua S.p.A. und dem Consorzio Formazione Logistica Intermodale (CFLI) teilgenommen. Dank dieses Projekts wurde eine Analyse der Verkehrsströme der Mediterranen und Baltisch-Adriatischen Korridore, die die Region Venetien durchqueren, durchgeführt. Die dieser Analyse zugrundeliegenden Daten setzen sich aus einer Reihe von Erhebungen des Verkehrs zusammen, die im Monat Oktober 2016 entlang der Hauptverkehrswege an den Grenzen der Provinz erhalten wurden. Jede einzelne Erhebung hat sowohl die eingehenden als auch die ausgehenden Flüsse (in Richtung der benachbarten Regionen) zwischen 00.00 Uhr und 24.00 Uhr während der Wochentagen berücksichtigt. So erzielte man für jeden Tag die Entwicklung des durchschnittlichen täglichen Verkehrs und der Gesamtanzahl an Fahrzeugen (schwere und leichte) bei der Durchfahrt für jedes Zeitfenster. Die Entscheidung, die Erhebungen an Wochentagen und im Monat Oktober auszuführen, leitet sich von der Notwendigkeit ab, die Daten mit Messungen aufgrund von Verkehrsflüssen an den Wochenenden und in der touristischen Hauptsaison nicht zu verändern.

Die Erhebungspunkte für das Gebiete Belluno sind 8 (9, wenn man auch die Erfassung des in der Gemeinde Sappada, die im Jahr 2016 noch zur Provinz Belluno gehörte, erhaltenen Verkehrs berücksichtigt):

- Sovramonte, entlang der SS50, die die Gemeinde im Norden mit dem Primiero-Tal (Trentino-Südtirol) und im Süden mit der Stadt Feltre (BL) und der Gemeinde Arsiè (BL) verbindet, in Richtung Primolano und Val Sugana;
- Falcade, entlang der SP346 des Passo San Pellegrino, der die Gemeinde mit Moena (TN), an den Grenzen der Täler von Fiemme und Fassa verbindet;
- Arabba, entlang der SP244 des Passo Campolongo, Verbindung zwischen der Gemeinde Corvara und dem Val Badia (BZ);
- Arabba erneut, entlang der SR48 des Passo Pordoi, der die Gemeinde mit Canazei und dem Val di Fassa (TN) verbindet und nach Norden mit dem Val Gardena (BZ);
- Cortina d'Ampezzo, entlang der SS57 von Alemagna, in der Nähe des Passo Cimabanche an den regionalen Grenzen und in Richtung Dobbiaco (BZ) und Pustertal;
- Comelico Superiore, entlang der SS52, die die Provinz mit Sesto (BZ) und dem Pustertal verbindet;
- Lorenzago di Cadore, entlang der SS52, die die Gemeinde mit Carnia und dem Alta Val Tagliamento (UD) verbindet;

- Longarone, entlang der SR251 und dem Valle del Vajont und Valcellina;
- Sappada, entlang der SR355, in Richtung Forni Avoltri (UD).

In den nachfolgenden Tabellen wird die durchschnittliche Gesamtzahl der durchfahrenden Fahrzeuge während der drei Tage der Erfassung aufgeteilt nach Schwer- und Leichtfahrzeugen wiedergegeben. Zudem ist der Tag in drei unterschiedliche Zeitfenster unterteilt: von 6.00 Uhr bis 14.00 Uhr, von 14.00 Uhr bis 22.00 Uhr und von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr.

Die erste Tabelle gibt den einfahrenden Verkehr in Richtung des Provinzgebiets wieder, während die zweite Tabelle den aus den Belluneser Grenzen ausfahrenden Verkehr anzeigt.

Herkunft		Sovramonte	Falcade	Arabba (Passo Campolongo)	Arabba (Passo Pordoi)	Cortina d'Ampezzo	Comelico Superiore	Lorenzago di Cadore	Longarone	Sappada
Trentino	6.00-14.00	1085 (58)	171 (5)							
	14.00-22.00	905 (25)	211 (2)							
	22.00-6.00	101 (5)	14 (0)							
Südtirol	6.00-14.00			165 (0)	97 (0)	257 (60)	210 (23)			
	14.00-22.00			185 (0)	92 (1)	290 (54)	279 (31)			
	22.00-6.00			8 (0)	1 (0)	46 (12)	35 (1)			
Friaul-Julisch Venetien	6.00-14.00							76 (8)	251 (7)	186 (17)
	14.00-22.00							86 (4)	199 (2)	195 (15)
	22.00-6.00							5 (0)	34 (1)	16 (3)

Tabelle 7: durchschnittliche Gesamtzahl der einfahrenden Fahrzeuge (in Klammern die Gesamtzahl der Schwerfahrzeuge)

Quelle: Verkehrserhebungen Projekt Carica

Herkunft	Ziel								
	Trentino			Südtirol			Friaul-Julisch Venetien		
	6.00-14.00	14.00-22.00	22.00-6.00	6.00-14.00	14.00-22.00	22.00-6.00	6.00-14.00	14.00-22.00	22.00-6.00
Sovramonte	923 (37)	981 (25)	96 (1)						
Falcade	216 (3)	140 (3)	18 (0)						
Arabba (Passo Campolongo)				212 (2)	168 (6)	6 (0)			
Arabba (Passo Pordoi)				94 (5)	59 (3)	3 (0)			
Cortina d'Ampezzo				331 (72)	276 (46)	35 (9)			
Comelico Superiore				429 (44)	210 (44)	76 (17)			
Lorenzago di Cadore							95 (7)	72 (3)	7 (0)
Longarone							191 (10)	256 (8)	25 (1)
Sappada							200 (21)	158 (7)	13 (2)

Tabelle 8: durchschnittliche Gesamtzahl der ausfahrenden Fahrzeuge (in Klammern die Gesamtzahl der Schwerfahrzeuge)

Quelle: Verkehrserhebungen Projekt CARICA

Die Durchschnittswerte des Verkehrs weisen kein besonderes Gefälle zwischen den einfahrenden Fahrzeugen (5.200) und den ausfahrenden Fahrzeugen (5.290) auf. Der Schwerlastverkehr ist in allen untersuchten Verkehrsrichtungen im Vergleich zu dem Leichtverkehr niedriger. In einigen Fällen sind die Transits von Schwerfahrzeugen nahezu null. Die Erhebungen, in denen die Bewegung bedeutender sind, betreffen die Richtungen Sovramonte – Trentino, Cortina d’Ampezzo – Südtirol und Comelico Superiore – Alto Adige sowohl in Einfahrt als auch Ausfahrt, mit jeweils 151, 263 und 160 mittelschweren Fahrzeugen. Von besonderem Interesse ist der Verkehr, der das Gebiet von Cortina betrifft, entlang der Richtung nach Pusteria und Dobbiaco, da die erfassten Schwerfahrzeuge 23% in Einfahrt und 19% in Ausfahrt der Gesamtzahl der Fahrzeuge repräsentieren. Auf dieselbe Weise, in Bezug auf die Gesamtanteile, zeigt sich auch die Durchfahrt von Schwerfahrzeugen in Comelico Superiore von Bedeutung und repräsentiert etwa 9% in Einfahrt und 14% in Ausfahrt.

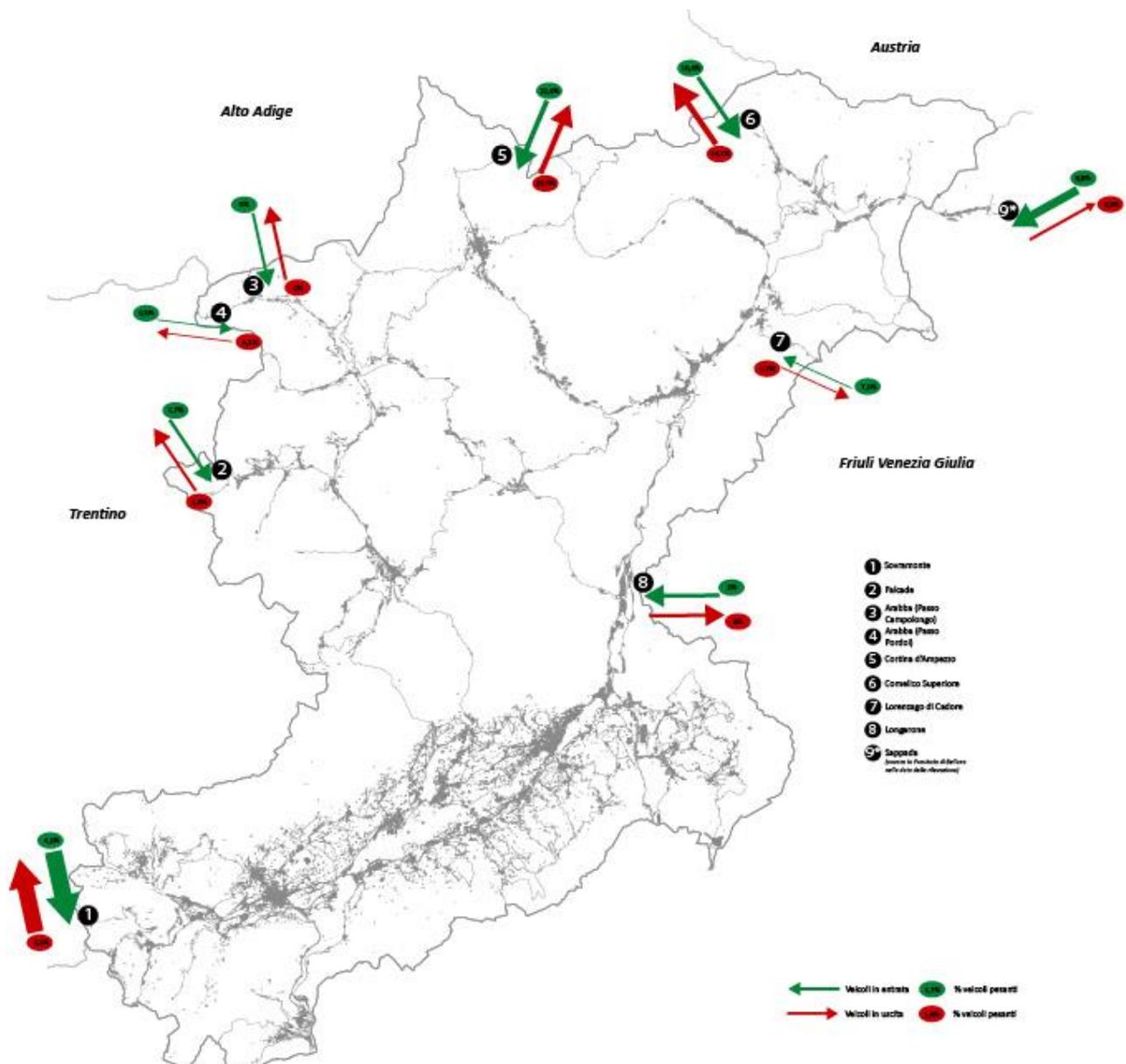


Abbildung 23: Erfassungen des Verkehrs in Einfahrt und in Ausfahrt im Belluneser Gebiet

(Quelle: Ausarbeitungen der Erfassungen Projekt CARICA)

Unter den dank des Projekts CARICA erzielten Erfassungen sind keine Informationen in Bezug auf den Güterfluss innerhalb der Region, die ihre Herkunft oder ihr Ziel in der Provinz Belluno haben, vorhanden. In diesem Zusammenhang können zwei weitere Erfassungen von Nutzen sein. Diese wurden zwar außerhalb der Provinzgrenzen erzielt, könnten aber dennoch die Belluneser Gebiete betreffen oder durchqueren.

Die erste wurde in der Gemeinde Cison del Grappa (VI), entlang der SS47, in der Nähe der Fraktion Primolano, an der Grenze zwischen den Provinzen Vicenza und Belluno und der Grenze mit Trentino-Südtirol erzielt. Die Erhebung ist interessant, weil die Daten in etwa 10 km Entfernung von denen, die in Sovramonte erzielt wurden, aufgezeichnet wurden; zudem ist die SS47 direkt mit der SS50bis, in Richtung Arsiè und Feltre (BL) verbunden.

Die zweite Verkehrserfassung wurde in der Gemeinde Fregona (TV), entlang der SP61 an der Grenze mit der Region Friaul-Julisch Venetien registriert. Die Provinzstraße weiter Richtung Norden führt in die SP422, die die Gemeinden von Alpagò, in der Provinz Belluno erreicht.

Herkunft	Ziel					
	Cison del Grappa (VI)			Fregona (TV)		
	6.00-14.00	14.00-22.00	22.00-6.00	6.00-14.00	14.00-22.00	22.00-6.00
Trentino	2332 (759)	2513 (135)	331 (135)			
Friaul-Julisch Venetien				40 (1)	27 (1)	1 (0)

Tabelle 9: durchschnittliche Gesamtzahl der einfahrenden Fahrzeuge (bedeutende Erhebungen außerhalb der Provinz Belluno)

Quelle: Verkehrserhebungen Projekt CARICA

Herkunft	Ziel					
	Trentino			Friaul-Julisch Venetien		
	6.00-14.00	14.00-22.00	22.00-6.00	6.00-14.00	14.00-22.00	22.00-6.00
Cison del Grappa (VI)	2805 (715)	2028 (474)	417 (209)			
Fregona (TV)				27 (1)	25 (0)	2 (0)

Tabelle 10: durchschnittliche Gesamtzahl der ausfahrenden Fahrzeuge (bedeutende Erhebungen außerhalb der Provinz Belluno)

Quelle: Verkehrserhebungen Projekt CARICA

Zwischen den beiden Erhebungen außerhalb der Provinz Belluno betrifft mit Sicherheit die bedeutendere die Gemeinde Cison del Grappa, da sie für das Belluneser Gebiet den Zugang in das Val Sugana, in Richtung Trient, stellt. Die Bewegung der Güter entlang dieses Verkehrsweges ist während des gesamten Zeitraums des Jahres sowohl in Einfahrt als auch in Ausfahrt sehr beständig. Bei Betrachtung der wiedergegebenen Karte kann man nicht nur die Menge des Verkehrs bemerken, der den fraglichen Abschnitt in Bezug auf die anderen im Belluneser Bereich erzielten Erhebungen betrifft, sondern gleichzeitig die Verteilung der Industriewerke in der Provinz (an der roten Farbe erkennbar). Der Großteil der Industrien befindet sich in der Tat im unteren Belluneser Gebiet, zwischen den Städten Belluno und Feltre, da sie über eine größere Leichtigkeit des Zugangs zum Val Sugana und zu den Handelsströmen mit Trentino und Südtirol in Richtung Norden und der Gegend von Vicenza Richtung Süden verfügen. Da der Großteil der Produktionsgebiete im Süden der Provinz liegt, wäre es interessant, die Verkehrsströme, die die Handelswegewege nach Süden zwischen der Belluneser Gegend und dem Rest der Region Venetien zur Verfügung zu haben, da mit Sicherheit ein Teil des Güterumschlags diese Achsen betrifft, vor allem entlang Sinistra Piave in Richtung Montebelluna und Treviso und entlang der SS57 oder der A23, in Richtung Vittorio Veneto und Conegliano.

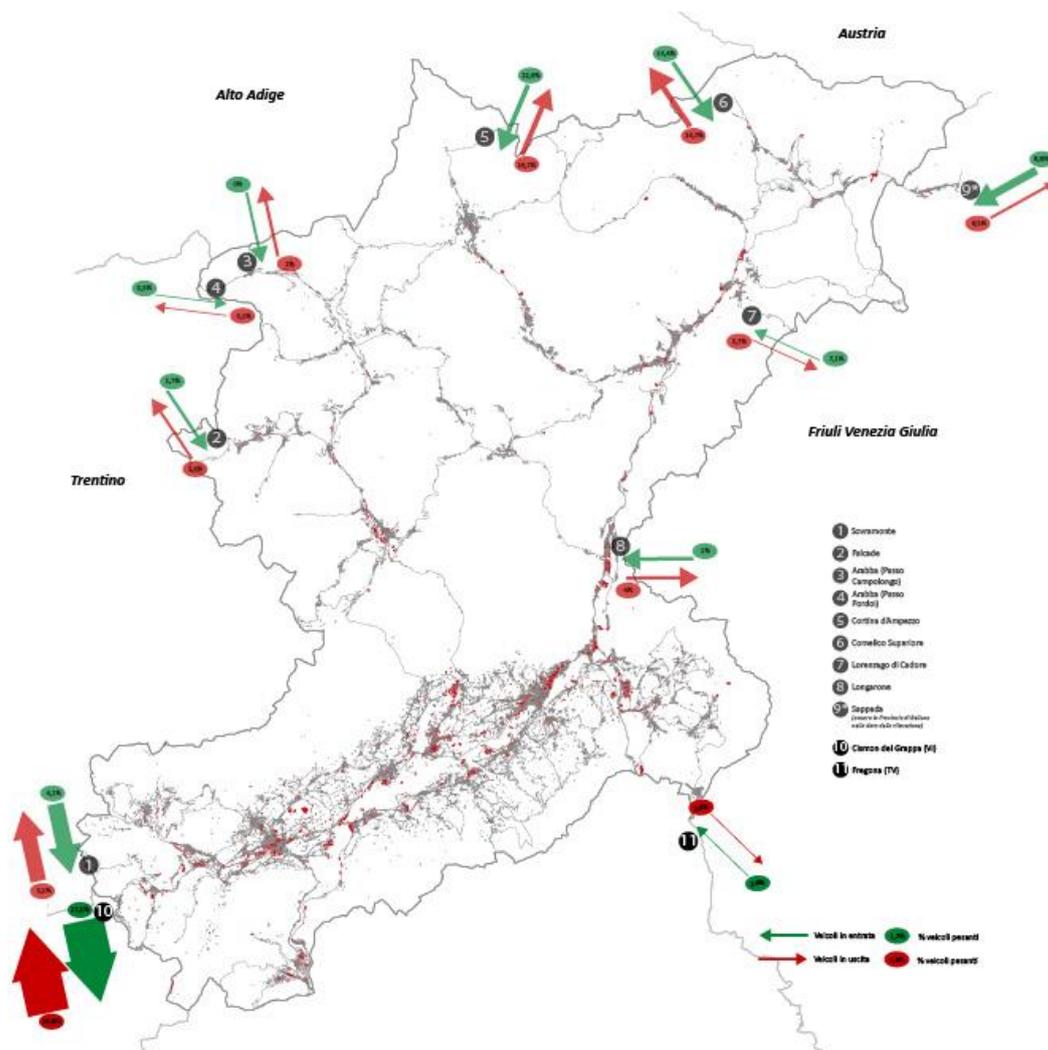


Abbildung 24: Erfassungen des Verkehrs in Einfahrt und in Ausfahrt außerhalb der Provinz Belluno (Quelle: Ausarbeitungen der Erfassungen Projekt CARICA)

A.3 – INSTRUMENTE FÜR DEN MULTIMODALEN GÜTERVERKEHR (POLITIKEN, MASSNAHMEN, PROJEKTE)

Die Politiken zugunsten des multimodalen Güterverkehrs, die auf lokalem Niveau angeboten werden, leiten sich ihrerseits von einer Reihe von politischen Linien ab, die auf nationaler und europäischer Ebene vorgegeben wurden. Letztere sind Ergebnis einer integrierten Vision von Transportsystemen und zielen auf die Einhaltung der Marktanforderungen ab, die stets globalisierter und aufmerksamer gegenüber der Optimierung des Transports sowohl über lange als auch kurze Entfernungen sind. Die Entfernung zwischen den unterschiedlichen Staaten verringert sich vor allem dank der Maßnahmen, die auf die Kooperation zwischen den unterschiedlichen Nationen ausgerichtet sind. Dies ist grundlegend, um eine Gesamtvision des gesamten Transportsystems zu erstellen.

Das Ministerium für Infrastruktur und Verkehr hat eine Reihe von Strategien für die Transport- und Logistikinfrastrukturen herausgegeben, die unter dem Begriff "Connettere l'Italia" zusammengefasst wurden. Die Hauptziele dieser Maßnahmen sind die folgenden: Gewährleistung einer besseren Zugänglichkeit zu den Gebieten, zu Europa und dem Mittelmeer; eine nachhaltige und sichere Mobilität; die Lebensqualität und Wettbewerbsfähigkeit in den urbanen und großstädtischen Gebieten; Unterstützung der industriellen Lieferkettenmaßnahmen. Diese Ziele, die dank der Umsetzung von spezifischen Strategien und Aktionslinien zu erzielen sind, stehen in perfektem Einklang und sind vor allem dem bisher analysierten Kontext anpassbar. In der Tat ist das Thema der Zugänglichkeit und der Unterstützung der industriellen Lieferketten für das Wachstum und die Entwicklung der Bergregionen des Programmbereichs grundlegend. Derzeit ist die Zugänglichkeit reduziert, vor allem per Schiene, da die bestehende Infrastruktur von beschränkter Kapazität ist. Zudem bindet sie die Gebiete der nördlichen Belluneser Gegend nicht an und beschränkt sich auf die Gebiete im Süden der Provinz entlang dem Fluss Piave. Die Infrastruktur ist daher das wesentliche Element, um die realen Bedürfnisse der Zugänglichkeit und Mobilität zufriedenzustellen, um Italien ein modernes und effizientes und auch den internationalen Märkten zugängliches Netzsystem zu garantieren. Es wurden etwa hundert Prioritäten auf nationaler Ebene ausgemacht, die sowohl große Arbeiten als auch infrastrukturelle Lösungen der letzten Meile umfassen, die die Verbindungen ermöglichen und erleichtern. Eines der Haupthindernisse für den Anschluss Italiens an den Rest Europas besteht im Alpenbogen, vor allem, wenn man den Willen berücksichtigt, einen Großteil der auf der Straße transportierten Güter auf die Schiene zu transferieren. Maßnahmen zugunsten der modalen Verlegung wurden von Ländern wie der Schweiz umgesetzt, in dem die Vorherrschaft der Eisenbahn als am meisten genutzte Art für den Güterverkehr stetig ansteigt. Dieselbe politische Maßnahme könnte auch für den Brennerpass verfolgt werden, da die Maßnahmen und Projekte in der Umsetzungsphase (wie der Basistunnel) zukünftig die Verwendung der Eisenbahn für Ortswechsel auf mittel-kurzen Entfernungen entlang dieser Richtung erleichtern und ankurbeln werden. Die Maßnahmen zugunsten der Stärkung der Brennerachse sind nicht nur für die vom Korridor betroffenen Gebiete relevant, sondern für das gesamte Land, weil die infrastrukturelle Steigerung

der Eisenbahn des Brenners unter die strategischen Entscheidungen für die Anbindung Italiens an den Rest Europas über die Alpen fällt. Der Brenner wird daher umso nützlicher sein, je mehr er zu einem Teil des integrierten multimodalen sowohl nationalen als auch internationalen Netzes wird. Das große Projekt des Brenners muss durch fördernde Maßnahmen und Systeme integriert und unterstützt werden, die sich auf die lokalen Verbindungen konzentrieren. Diese sind grundlegend, um sich als integraler Teil des Netzes zu fühlen und gleichzeitig, um die Intermodalität und die modale Verlagerung zu fördern. Die Reduzierung der Mobilitätsanteile auf der Straße wird durch spezifische Maßnahmen und die Entwicklung und die Steigerung des Netzes sowohl in Bezug auf das Europäische Netzwerk als auch über die Integration mit anderen Transportinfrastrukturen verfolgt. Das Ziel ist die Verbesserung der Gesamtzugänglichkeit, auch zu den am abgelegensten liegenden und am wenigsten bedienten Gebieten, indem eine Reihe von integrierten Diensten angeboten wird. Zudem ist in Bezug auf das nationale Produktionssystem, das auf territoriale Industriepole konzentriert ist, das Erfordernis, direkt das Produktionsgebiet mit der Infrastruktur zu erreichen, um die logistischen Vorgänge zu fördern, ein weiteres Schlüsselement der Maßnahmen von "Connettere l'Italia".

Im Rahmen des Verkehrsplans der Region Venetien wird die Bedeutung der Verwaltung der regionalen Logistik in Abhängigkeit von den Hauptverkehrswegen betont. Die Dienstleistungen, die der Logistik zugrunde liegen, betreffen nicht nur die infrastrukturelle Umsetzung und die Steigerung, sondern bedarf auch spezialisierter Kenntnisse. Die regionalen Maßnahmen zugunsten der Logistik müssen daher diesen Aspekt berücksichtigen, um konkrete Policy-Wege in einzelnen Distrikten und Lieferketten in bestimmten geografischen Bereichen umsetzen zu können.

Zudem setzte der Verkehrsplan erste Lösungen in Zusammenhang mit der modalen Verschiebung Straße-Schiene voraus, da einige regionale Straßenarterien von bedeutenden Sättigungsgraden betroffen sind und zwar aufgrund einer starken schweren Komponente. Die am stärksten betroffenen Bereiche befinden sich entlang der verschiedenen Hauptachsen der venezianischen Ebene, wo sich auf dieselbe Weise der Hauptteil der regionalen Produktionen konzentriert. Weitere Lösungen zu den bereits bestehenden Maßnahmen (Anreize seitens der Provinzen Trient und Bozen für den kombinierten Transport entlang der Brenner-Achse) könnten die aktuelle Verstopfungssituation des Netzes verbessern. In den Beziehungen mit Deutschland und Österreich wurden bereits entlang der Brennerachse kombinierte Verkehrsdienste ausgeführt, da sie vor allen in den besonders schwierigen Abschnitten wie den Alpenpässen oder durch das Bestehen von regulatorischen Einschränkungen begrenzten Pässen von Nutzen sind.

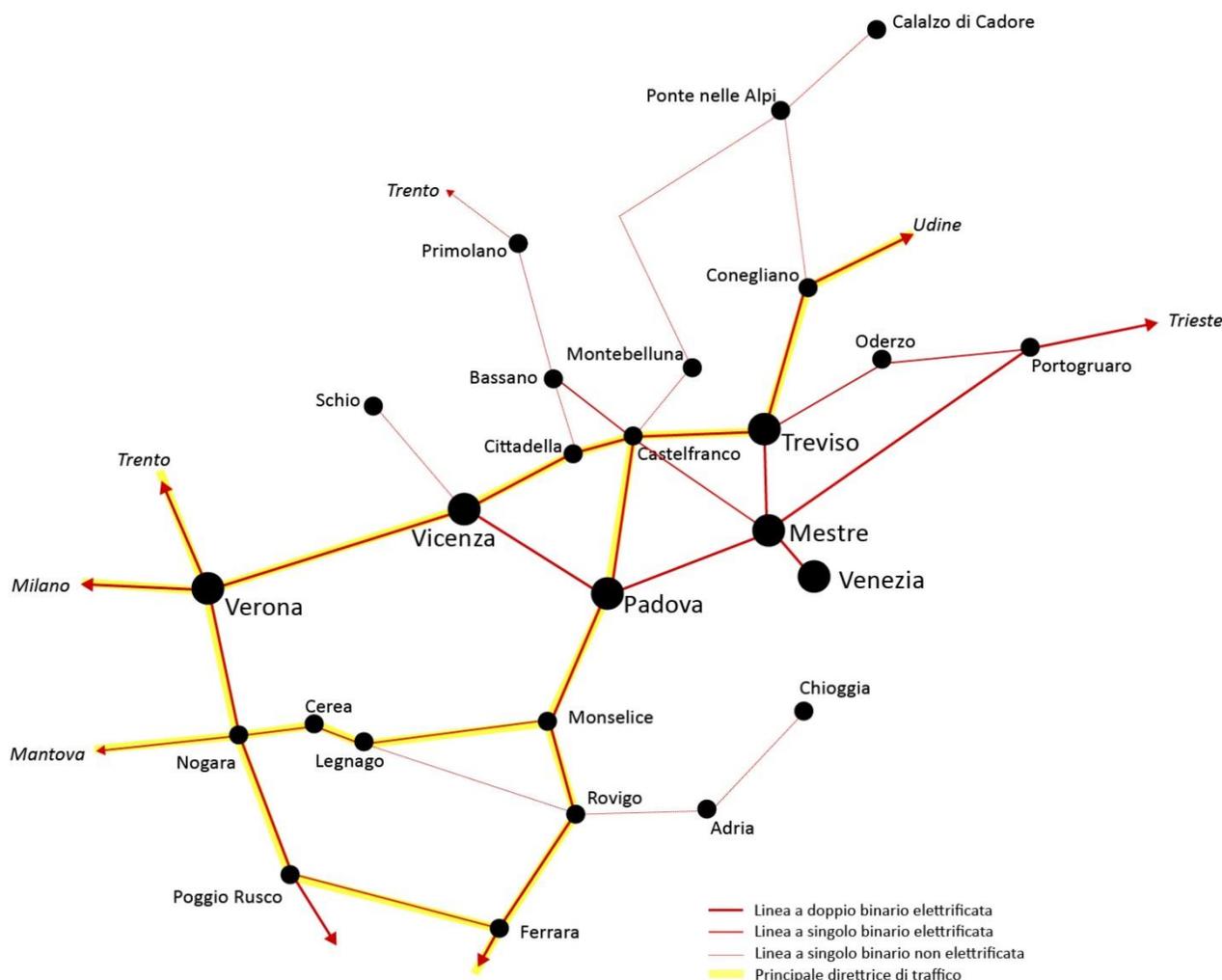
Derzeit ist der Brennerpass für die Region Venetien die Zugangstür zu den Märkten Mitteleuropas, da die Region die einzige des gesamten Alpenbogens ist, die über keinen eignen Pass verfügt. Die Region ist daher gehalten, Maßnahmen im kleinen regionalen Maßstab in Zusammenhang mit denen im großen Maßstab anzuwenden, um den angebotenen Dienst steigern und verbessern zu können. Insbesondere hinsichtlich eines langen Zeitraum hat sich die Region Venetien folgende Hauptziele gesetzt: auf der einen Seite die Stärkung der Beziehungen mit der Brenner-Achse, in Richtung des Nord-Süd-Verkehrs mit Verona und dem

Quadrante Europa als Haupaustauschknotenpunkt; auf der anderen Seite das Aufstellen der erforderlichen Bedingungen für die Nutzung der Eisenbahn als Hauptverkehrsmittel für den alpinen Verkehr. Diese Politiklinie muss von einer Reihe von Investitionen und Maßnahmen in Zusammenhang mit der Modernisierung und der Steigerung des regionalen Eisenbahnnetzes unterstützt werden. Es gibt drei thematische und strategische Bereiche, an denen gearbeitet wurde und an denen auch in den folgenden Jahren gearbeitet wird: die Effizienz, die Sicherheit und die technologische Modernisierung des Netzes und des rollenden Materials; Steigerung des Netzes; neue Hochgeschwindigkeitslinien und Kapazität. Hinsichtlich der Bahnverbindungen mit dem Brenner wurden einige Maßnahmen realisiert, die eine Steigerung des Verkehrsangebots generiert haben. Dessen ungeachtet ist die Linie gegenüber einer möglichen weiteren Steigerung des Verkehrsaufkommens und einer erheblichen Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene nicht ausreichend. Es gibt verschiedene Maßnahmen, die für den Verkehrsweg des Brenners geplant sind und nicht nur die großen Achsen betreffen, sondern auch die entsprechenden Zufuhrlinien. Unter den bedeutendsten nennen wir die Anpassung der Segmente Verona-Brenner und Verona-Bologna, die Verbindungen mit den intermodalen Hauptterminals und die Einflechtung des Knotenpunkts von Verona in eine direkte Verbindung mit der AV/AC-Linie Mailand-Venedig.

Die Hauptachse für den regionalen Güterverkehr ist die Linie Mailand-Verona-Vicenza-Padua-Mestre-Venedig, flankiert von einer weiteren strategischen Achse, der mittleren Poebene, für welche zwei unterschiedliche Weiterleitungen bestehen: Cremona-Mantua-Legnago-Monselice-Padua oder Cremona-Mantua-Legnago-Rovigo-Adria-Piove di Sacco-Mestre. Diese ist, zusammen mit der Vorgebirgsachse (Vicenza-Treviso-Portogruaro), eine Alternative zur zentralen Hauptachse für die Verbindungen mit Friaul und Osteuropa. Auch in diesem Fall werden mittel-langfristige Politiken und Maßnahmen für die Verbesserung und technische Anpassung des Abschnitts erforderlich sein, mit dem Ziel, den Hafen von Chioggia mit dem Bahnnetz zu integrieren. Die Entwicklung und die Steigerung der sekundären Güterverkehrswege zur zentralen Achse haben die Entlastung der letzteren zum Ziel und dies kann nur über Politiken und Maßnahmen erreicht werden, die in der Lage sind, auch den sekundären Linien funktionale Merkmale zu gewährleisten, die mit den Anforderungen der Güterverkehrs und der Intermodalität kompatibel sind.

Diesen Hauptwegen können zwei weitere zugefügt werden, wie die Alemagna und die Valsugana, die auf spezifischere Weise den Programmbereich und die Gebiete von Belluno betreffen. Sowohl die Alemagna als auch die Valsugana sind in eine komplexe sozio-ökonomische Realität eingegliedert, die einen stets breiteren Zugang zu den Beziehungen mit dem zentralvenezianischen Gebiet und Mitteleuropa erfordert. Entlang der "Alemagna" gehören alle Verbindungen zwischen Mittelvenetien und der Belluneser Gegend in nördlicher Richtung nach Südtirol. Das aktuelle Eisenbahnnetz und der angebotene Dienst sind im Vergleich zu den territorialen Bedürfnissen unzureichend. Aus diesem Grund wird eine politische Linie fortgesetzt, die in der Lage ist, die Verbindungen mit dem Gebiet Mittelvenetiens zu erleichtern und effizienter zu machen, mit der zukünftigen Möglichkeit, auch unter das große Projekt des "Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale del

Veneto“ zu fallen. Die Interventionslinien, um die vorgesteckten Ziele zu erreichen, betreffen insbesondere das Angebot des Dienstes und die infrastrukturelle Anpassung, vor allem in Bezug auf eine höhere Streckengeschwindigkeit. Ein vorrangiges Erfordernis ist in der Tat das, die Fahrzeiten im Segment zwischen Padua und Calalzo zu reduzieren, indem geeigneteres rollendes Material verwendet wird und infrastrukturelle und technologische Bedingungen geschaffen werden, die in der Lage sind, die Einfahrt in Bahnhöfe von zwei Zügen gleichzeitig zu erlauben.



*Abbildung 25: Alternative Schienenwege für den Güterverkehr
 (Quelle: Verkehrsplan der Region Venetien)*

Bis in die 60er Jahre war auch ein Eisenbahnabschnitt mit reduzierter Spurbreite zwischen Calalzo di Cadore-Cortina d’Ampezzo-Dobbiaco in Betrieb, die als “Ferrovia delle Dolomiti” (Dolomitenbahn) bezeichnet und während des Ersten Weltkrieges realisiert wurde. Sie führte über etwa 65 km über eine Strecke mit einer durchschnittlichen Steigung von 15%, mit Spitzen bis zu 35%. Derzeit ist das Eisenbahnsediment hauptsächlich durch Fußwege und Radwege (“Lunga via delle Dolomiti”) besetzt, aber im Laufe der Jahre ist der Wille entstanden, die Strecke wiederherzustellen. Zu diesem Zweck wurden verschiedene Studien zu Unterstützung der Wiederherstellungshypothese der Linie durchgeführt. Darunter befindet sich die

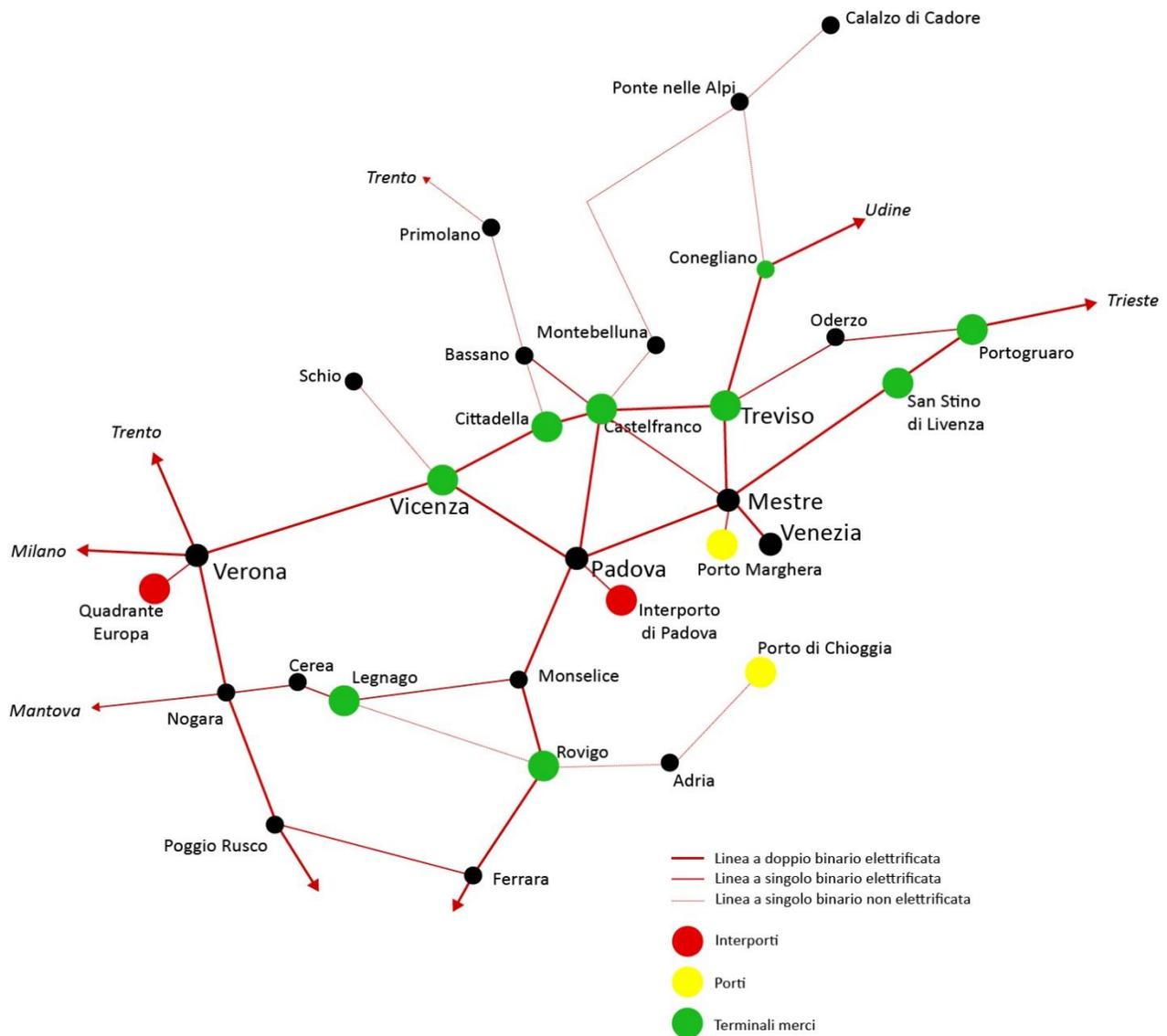
Möglichkeit, die Strecke für den Touristenverkehr mit Straßenbahnverkehr, das nicht in das nationale Netz integriert werden kann, zu nutzen. Eine weitere Studie, weniger kleinräumig und mit Sicherheit interessanter, betrifft die Möglichkeit, eine traditionelle und mit dem internationalen Netz integrierbare Eisenbahnlinie zu schaffen. Insbesondere die Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2001 der Region Venetien sah die Durchführung eines Passagierdienstes mit Verbindungen nach Norden mit Österreich und nach Süden mit Mittelvenetien bei Annahme einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 85km/h vor. Zudem wurde die Verwendung der Linie für den Güterverkehr, vor allem als Nebenstrecke zu den großen Verkehrswegen des Brenners und Tarvis, angenommen. Dabei wurde gleichzeitig eine bemerkenswerte infrastrukturelle Anpassung an die bestehenden Zuleitungslinien im Süden sowohl hinsichtlich der Elektrifizierung der Linie als auch für die Anpassung an das Achsengewicht betont.

Ansonsten betrifft die Linie des Valsugana (Mestre-Trient) nicht direkt die Durchfahrt von Belluneser Territorien, aber die bemerkenswerte Nähe zu den südwestlichen Bereichen der Provinz identifizieren sie als eine Art Eingangstor zum Trentino. Der Abschnitt zeigt einen diskreten Güterverkehr auf und die geplanten Interventionslinien betreffen hauptsächlich den Willen, die Fahrtzeiten zu reduzieren und den angebotenen Dienst zu verbessern, dies alles unterstützt durch die Elektrifizierung der gesamten Linie. Die Verstärkung dieser Linie würde die Möglichkeit garantieren, einen alternativen Güterverkehrsweg zu haben, der seinen Ursprung und/oder Herkunft in Mestre hat, in Richtung Vicenza oder über Vicenza hinaus.

Die Eisenbahnstrategie der Region Venetien ist daher auf eine Reihe von Hauptinterventionen ausgerichtet, darunter:

- Stärkung der Hauptachsen und Gewährleistung der für den Markt erforderlichen Merkmale, vor allem in Bezug auf den intermodalen Verkehr;
- Integration und Stärkung des infrastrukturellen Sekundärnetzes bei Gewährleistung der homogenen Merkmale für das Hauptnetz;
- Ausnutzung der möglichen neuen Routen für den durchfahrenden Güterverkehr, um die Verkehrsbelastung zu reduzieren.

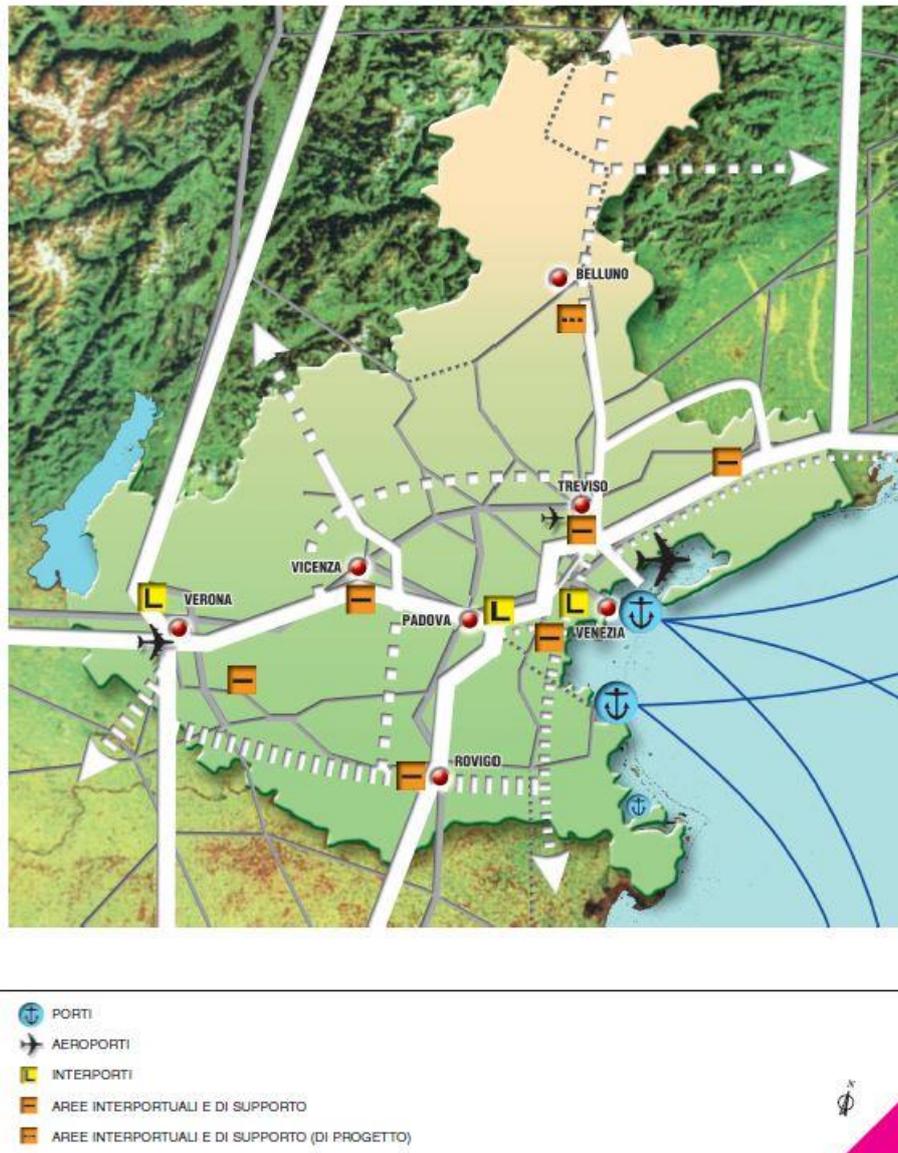
Zudem basiert die derzeitige Organisation des Schienengüterverkehrs auf grundlegenden Knotenpunkten des Netzes, wie die Häfen von Venedig und Chioggia und die Umschlagzentren Verona und Padua. Innerhalb des Verkehrsplans der Region Venetien wird der Wunsch zur Neuorganisation des regionalen Güterverkehrs zum Ausdruck gebracht. Dieser sollte über neue unterstützende Strukturen der Umschlagzentren und der bestehenden Häfen, die in der Lage sind, territorial Angebot und Nachfrage zu bündeln, über das gesamte nationale Territorium verbreitet werden.



*Abbildung 26: Hauptgüteranlagen Venetiens
 (Quelle: Verkehrsplan der Region Venetien)*

In einem ausgedehnten Produktionssystem wie das Venetiens ist es, um dieses Ziel zu erreichen, erforderlich, ein echtes Netz aus Güterzentren, die in Bezug zu den wichtigsten Straßen- und Eisenbahnverkehrsströmen liegen, zu schaffen. Ein Netz zu schaffen bedeutet, Entscheidungen zu treffen und Prioritäten zu setzen und anschließend eine räumliche Hierarchie auf Grundlage der einzelnen lokalen Bedürfnisse und der Verteilung und der Bedürfnisse des Marktes zu schaffen. Auf diese Weise wird es möglich sein, auf präzise und spezifische Weise ein Bild der unterschiedlichen infrastrukturellen Anforderungen, die auf der einen Seite an die Besonderheiten des Gebiets und auf der anderen Seite an die Merkmale der Produktionsstruktur gebunden sind, zu erstellen. Insbesondere wird die Provinz Belluno innerhalb des Verkehrsplans der Region Venetien als Umschlagzentrum und Supportbereich des Projektes definiert, d.h. als ein möglicher neuer Knotenpunkt und Warenanlage, dank welchem die Neuorganisation und die Verbesserung des derzeitigen Güterverkehrs möglich ist. Das Vorhandensein dieser Anlage könnte für die Provinz Belluno ein wichtiges

Element von logistisch-distributivem Wert und Bedeutung repräsentieren, das in der Lage ist, die Bergrealität an die produktivere und dynamischere Realität Zentralvenetiens anzunähern. Zudem kann dank dieser Projektidee die Gegend von Belluno eine logistisch signifikante Rolle auch entlang der Nordrichtung in die Alpenregionen und Zentraleuropa übernehmen.



*Abbildung 27: regionales Logistiknetz
 (Quelle: Auszug aus den Karten des Verkehrsplans der Region Venetien)*

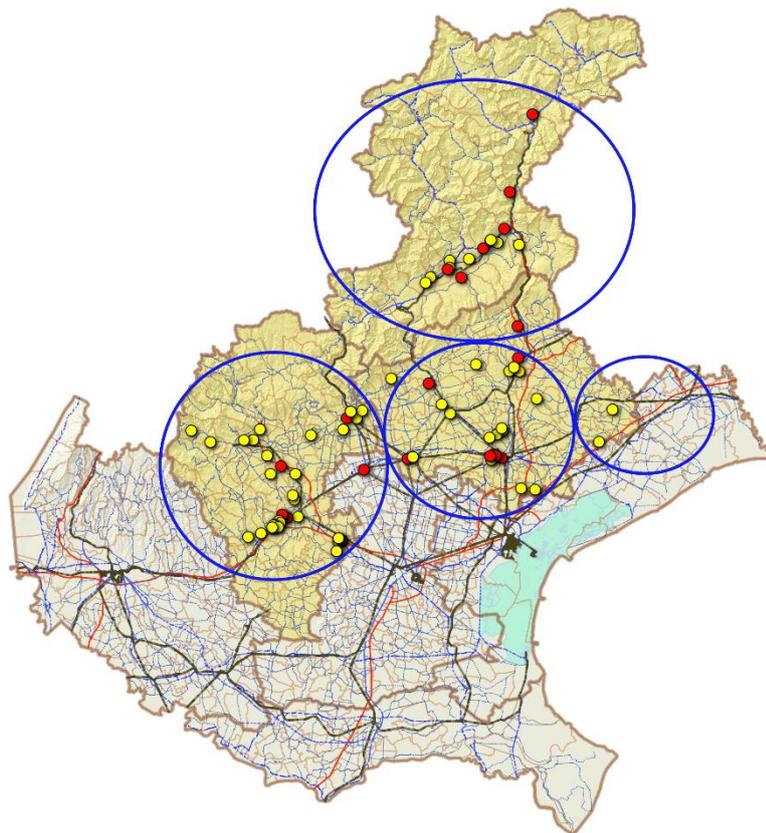
Vor kurzem hat die Region Venetien im Dokument für regionale Wirtschaft und Finanzen 2016-2018 eine Reihe von Themen und entsprechenden zu verfolgenden Zielen ausgemacht, um die Lebensqualität zu verbessern und die regionale wirtschaftliche Entwicklung zu lenken. Die Aufgabe Nummer 10 betrifft die Transporte und das Recht auf Mobilität, die als eine neue infrastrukturelle Entwicklung, die mit dem Hauptnetz der Europäischen Union verbunden ist, verstanden wird. Die infrastrukturelle Anpassung wird in der Tat als einer der strategischen Hauptfaktoren definiert, der darauf ausgerichtet ist, zur wirtschaftlichen

Erholung, nicht nur regional, sondern national, beizutragen. Das primäre Ziel dieser Politik betrifft die Entwicklung und die maximale Aufwertung des Eisenbahnverkehrs, insbesondere durch Förderung der Intermodalität und des Güterverkehrs auf der Schiene. Maßnahmen der infrastrukturellen, funktionalen und logistischen Verbesserung sollten den Austausch zwischen den unterschiedlichen Transportarten (hauptsächlich Straße-Schiene) begünstigen, um im Laufe der Zeit eine wesentliche Änderung der modalen Aufteilung zugunsten des Eisenbahnverkehrs zu erzielen. Diese Änderung hätte nicht nur positive Umweltexternalitäten, in Zusammenhang mit der Luft- und akustischen Verschmutzung, sondern auch soziale und wirtschaftliche. Das Erreichen des Ziels muss dank einer umfassenden Zusammenarbeit zwischen der Region und den lokalen Körperschaften entwickelt werden, indem versucht wird, sich auf rationale Weise den unterschiedlichen Transportnetzen wiederanzuschließen. Zudem ist zu bewerten, wo die Austauschknänotenpunkte zugunsten einer integrierten Mobilität zwischen den verschiedenen Frachtführern zu platzieren sind. Zudem hat sich die Region Venetien zur Unterstützung des zuvor definierten als Ziel gesetzt, Maßnahmen zur Unterstützung des regionalen Eisenbahnverkehrs, insbesondere in Bezug auf Anreizsysteme und Systeme zur Unterstützung der Intermodalität und des Güterverkehrs auf der Schiene zu definieren.

ABSCHNITT B – ZUKUNFTSSZENARIEN

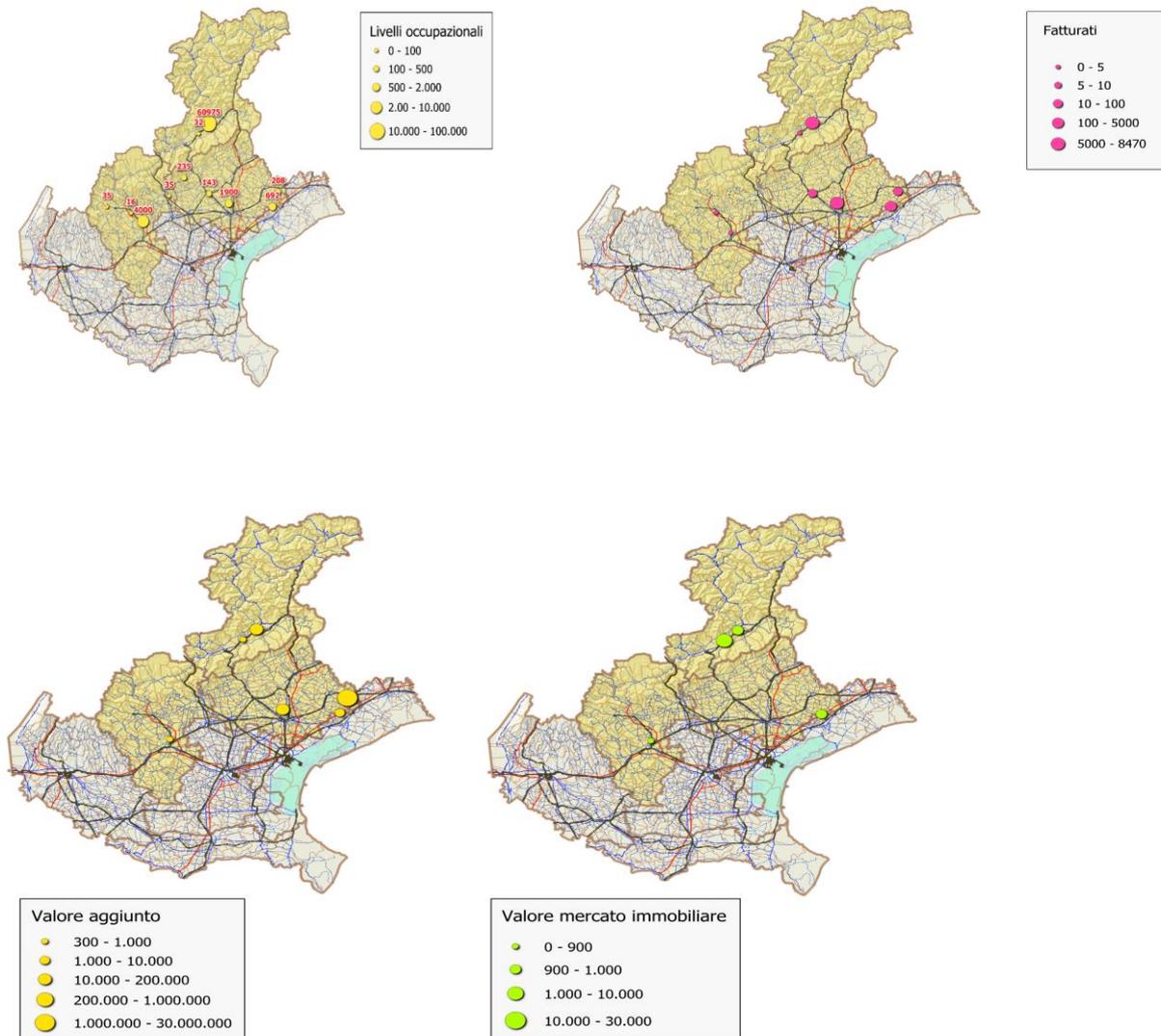
In diesem Abschnitt werden ausgehend vom Stand der Technik des territorialen Kontextes und des multimodalen Transportsystems die Zukunftsszenarien auf Grundlage der spezifischen Aktionen, die in der Machbarkeitsstudie (WP4) durchgeführt werden, identifiziert. In diesem Sinn ist es vor allem erforderlich, eine Projekt-“Vision“ zu umzeichnen, die den strategischen Zielen des Fokusbereichs der Belluneser Gegend entspricht. Der Bezugsbereich des Projektes – die Provinz Belluno – repräsentiert, auf Grundlage einer Reihe von Parametern der logistischen und produktiven Entwicklung, einen der relevantesten Bereiche der gesamten Region Venetiens. Dies ist insbesondere – mit einem ursprünglichen geografischen Analyseansatz - mit Deutlichkeit aus anderen europäischen Projekten, speziell dem Projekt TRIM, hervorgegangen.

Die folgende Abbildung zeigt die wichtigsten logistischen-produktiven Untersysteme der Region Venetien, wie durch einige ursprüngliche territoriale geographische Analysen identifiziert. Aus diesen entnimmt man die relevante Rolle des Untersystems des Gebirges.



*Abbildung 28: Die regionalen logistisch-produktiven Hauptsysteme
(Quelle: Mazzarino et al. , under review)*

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen die Bedeutung für die Region Venetiens des logistischen-produktiven Clusters der Belluneser Gegend hinsichtlich des Beschäftigungsgrads, des Umsatzes und der Wertschöpfung.



Abbildungen 29-30 – Die wirtschaftliche Bedeutung des Belluneser Clusters. Quelle: Mazzarino et al. (under review)

Dennoch leidet dieses Gebiet auf dramatische Weise an einem Mangel der multimodalen Zugänglichkeit und präsentiert sich in Bezug auf die wichtigsten europäischen Achsen als peripher. In der Tat repräsentiert er einen "landlocked" Bereich und einen *cul de sac*, mit de facto unzulänglichen Ebenen der Zugänglichkeit zu allen geografischen Quadranten:

- nach Norden – möglicherweise der Hauptengpass – aufgrund des Fehlens eines echten Verbindungspasses mit Nord- und Mitteleuropa;
- nach Süden, mit unzureichenden Serviceniveaus und unzureichender Eisenbahnausrüstung;
- nach Westen, aufgrund einer schlechten Anbindung mit der Hauptachse des Brenners;
- nach Osten, in Bezug auf die Verbindungen mit der anderen Hauptachse – Tarvis.

Um den wichtigsten territorialen Bedarf, der sich aus der Verbesserung der multimodalen Zugänglichkeit eines Bereichs von sehr großer wirtschaftlich-sozialer Bedeutung ergibt – in einem territorialen Kontext, der zudem von großer Umweltsensibilität ist – zu erfüllen, ist die Vision, die sich in der Region Venetien anbietet, die, ein integriertes multimodales System zu schaffen, das auf der Eisenbahn basiert (als „Dolomiti Ring“ bezeichnet). Dies sowohl zugunsten des multimodalen Güterverkehrs als auch zur Beförderung von Passagieren. Dies entspricht dem strategischen Ziel der Steigerung der territorialen Wettbewerbsfähigkeit und der logistischen Konnektivität über die Entwicklung und Verbesserung des multimodalen Verkehrs. In diesem Sinn führt der Ansatz der regionalen *policy* – sowohl hinsichtlich der infrastrukturellen Anschlüsse als auch der Anreizmaßnahmen von Dienstleistungen – in die Richtung einer deutlichen Verbesserung des *modal shift* zugunsten der Eisenbahn.

Der Entwurf des integrierten Systems repräsentiert die Vision eines strategischen Szenarios für die Region Venetiens.

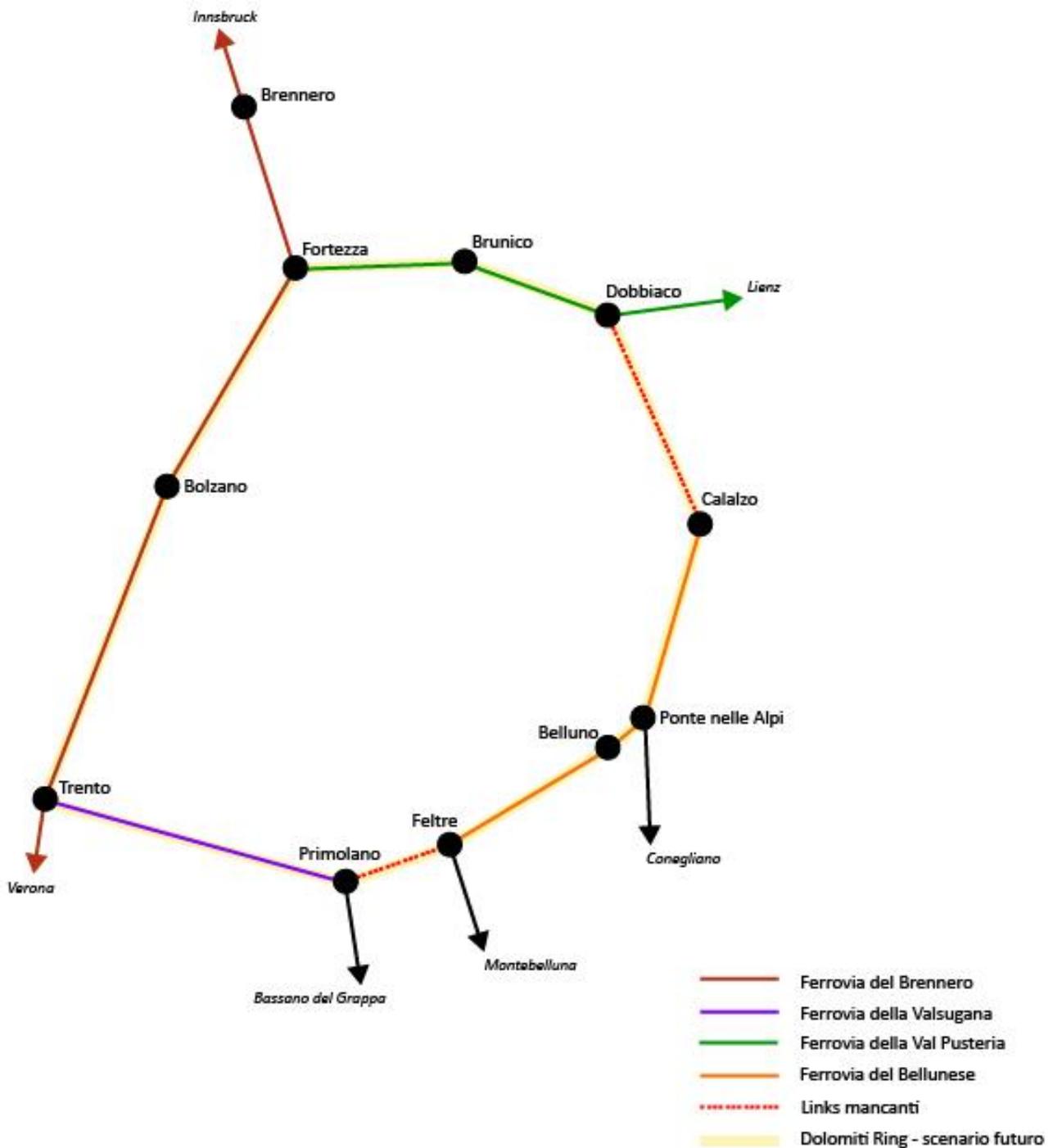


Abbildung 31 - Zukunftsszenarien – das auf der Eisenbahn basierende integrierte modale System (Dolomiti Ring).

Der Eisenbahnring – der den Bereich der Dolomiten betrifft – hat die Verbesserung der Konnektivität des Gebiets zum Ziel. Dieses Ziel soll erreicht werden, indem die Provinz Belluno sowohl Richtung Süd-Osten – durch Verbindung mit der Achse des Brenners entlang des Verkehrsweges Feltre-Primolano – als auch Richtung Norden – durch Realisierung der *links* Cadore (Calalzo)-Cortina-Dobbiaco angeschlossen wird. Damit wird auch die Verbindung mit der Strecke nach Norden ermöglicht, indem sich der Achse Lienz-Dobbiaco-Bruneck in nordeuropäischer Projektion angeschlossen wird.



-  RETE FERROVIARIA ESISTENTE
-  RETE FERROVIARIA IN PROGETTO

Abbildung 32 – Die geplanten „missing links“ der Eisenbahn im Rahmen des multimodalen Systems im Fokus-Gebiet.

(Quelle: Regionaler Verkehrsplan)

Diese strategische Vision des Szenarios vervollständigt in gewisser Weise – ausgehend ab den frühen Jahren 2000 – die großen Achsen, im Speziellen – hinsichtlich der Region Venetien – die des Brenners. In der Tat entstand genau Anfang der 2000er Jahre die Idee für die neue Brenner-Achse mit dem Basistunnel und der Verstärkung der gesamten Strecke Verona-München, als strategischer Abschnitt des SCANMED-Korridors.

Was uns betrifft, möchten wir betonen, dass die europäische Strategie, auf den Eisenbahnverkehr abzielen – und im Allgemeinen auf den multimodalen – konstant positive Ergebnisse hervorgebracht hat. Es ist daher erforderlich, diese Strategie auch auf andere territoriale Maßstäbe zu deklinieren und einen *systemischen* Ansatz zu verfolgen. Insbesondere scheint es offensichtlich, dass man, wenn man von einem polarisierten System, das auf einer gewissen Anzahl an Hauptachsen basiert, auf ein Konzept eines "Systems" übergeht, einen "Netzeffekt" erzeugt, der in der Lage ist, erheblich die Qualität des Eisenbahndienstes und im Allgemeinen der Performance des multimodalen Systems zu verbessern. Im speziellen Fall des SMARTLOGI-Projektes kann man den Netzeffekt konkret erzeugen, wenn ein multimodales System geschaffen wird, das auf wettbewerbsfähige Weise die derzeit weniger zugänglichen Gebiete mit dem System, das aus großen Achsen und Korridoren besteht, verbindet und auf diese Weise auf effiziente und ökologisch nachhaltige Weise auf die realen Bedürfnisse des Gebiets reagiert. Von hier aus geht, wie bereits erläutert, die Vision eines Szenarios, ein multimodales System im Gebiet der Dolomiten und der Provinz Belluno zu schaffen, aus.

Derzeit genießt das Belluneser Gebiet keinen Status als "multimodales System" – obwohl, wie erwähnt, es sehr hohe sozio-ökonomische und produktive Qualitäten aufweist. In diesem Sinn ist die von der Region Venetien gewählte Strategie die, nicht auf weitere Entwicklungen im Straßenbereich, sondern vielmehr auf den Eisenbahnverkehr abzielen und somit ein integriertes System zu entwerfen. Diese strategische Vision repräsentiert das Hauptzukunftsszenario, das von der Region Venetien geplant ist, ein Szenario, das in den nachfolgenden Aktivitäten von SMARTLOGI entwickelt wird, indem sich auf die fehlenden Verbindungen (*missing links*) – die durch die Verbindungen Feltre-Primolano und Cadore-Dobbiaco vertreten werden – konzentriert wird, um das multimodale Potential des Gebiets (auf Grundlage eines empirischen Ansatz basierend auf spezifischen logistisch-produktiven Lieferketten und *supply chains*) zu definieren, dies auch unter Berücksichtigung der Rolle spezifischer regionaler Maßnahmen von Eisenbahnreizen.

Es ist daher von Bedeutung klarzustellen, dass es erforderlich ist, bevor man sich auf "fehlende Projekte" konzentriert, ein regionales, mit den großen europäischen Achsen integriertes "Systemprojekt", zu entwickeln. Die Vision eines integrierten modalen Systems, das auf der Eisenbahn basiert (der Dolomiten Ring) repräsentiert für die Region Venetien das wahre Projekt der Aufwertung und weiteren Entwicklung des gesamten Belluneser Gebiets und der Dolomiten.

Eine Vision des Zustands des Eisenbahnringes mit der Angabe der wichtigsten betroffenen Zentren und Knotenpunkte, Fahrtzeiten und *missing links* kann in der Abb.33 zusammengefasst werden:

IL RING FERROVIARIO DOLOMITICO – LO STATO DI FATTO

- GLI ELEMENTI
- I TEMPI
- LA FREQUENZA
- IL SISTEMA

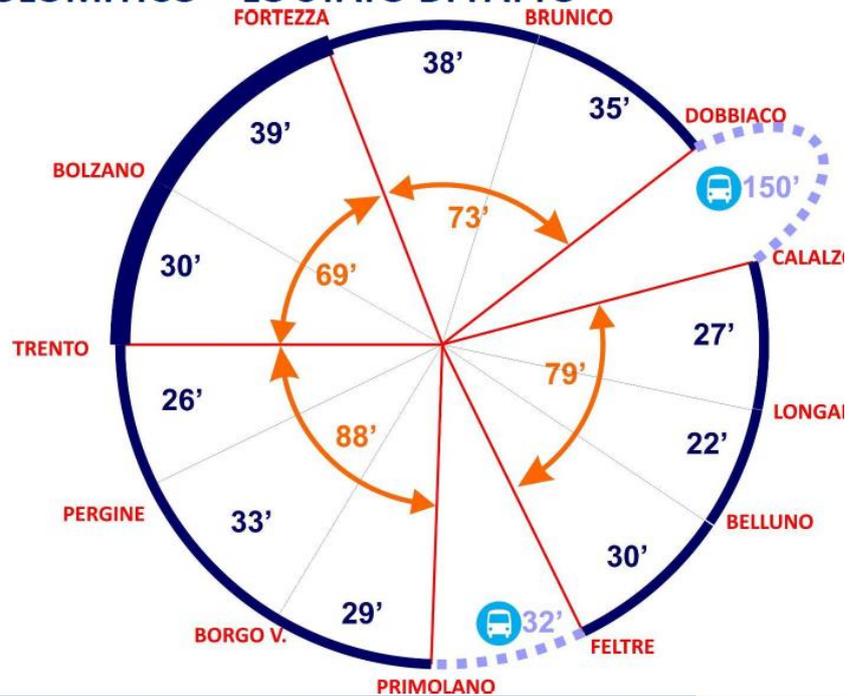


Abbildung 33 – Zustand des Dolomiten-Rings

Eine Vision eines strategischen Szenarios kann in der Abb. 34 dargestellt werden:

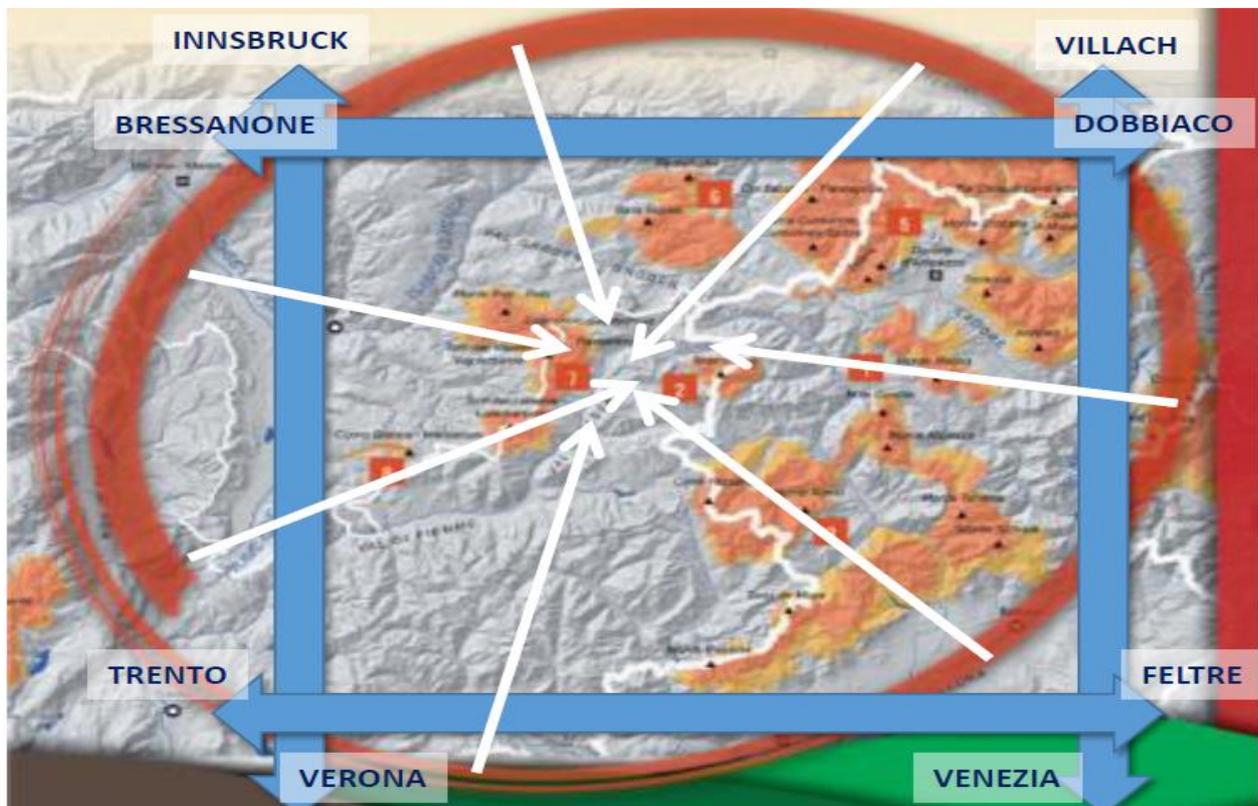


Abb. 34 – Die geografische Rolle des Belluneser Bereichs in Bezug auf die Hauptachsen

Die Hauptknoten des multimodalen Systems sind, wie sich aus den Abbildungen ergibt, durch die Zentren Belluno, Calalzo, Cortina, Dobbiaco, Lienz, Bruneck, Fortezza, Innsbruck, Bozen, Trient, Primolano, Feltre in Projektion auf die verschiedenen geographischen Quadranten dargestellt. Die Definition des Systems betont das spezifische Bestehen einiger *missing links*, die durch die Verbindungen Feltre-Primolano und Cadore-Pusteria repräsentiert sind.

Die strategische Vision eines Szenarios zeigt wie die Schaffung eines integrierten multimodalen Systems, das auf der Eisenbahn basiert, auf die grundlegenden territorialen Bedürfnisse der Zugänglichkeit reagieren kann und so den Anschluss der Provinz Belluno – sowohl aus logistisch-produktiver Sicht als auch hinsichtlich der Mobilität von Personen – in Richtung des zentralen und südlichen Gebiets der Region (und damit mit dem Hafenkreuz Venedig und Venedig selbst), in Richtung Brenner – in nördlicher und westlicher Richtung – entlang der Strecke Verona-Deutschland und nach Mittel- und Nordeuropa dank der Anschlüsse in das Plustertal in Projektion auf Österreich/Deutschland erlaubt.

Offensichtlich gibt es nach Definition der Vision des Szenarios unterschiedliche zu vertiefende Elemente, sowohl, um die infrastrukturellen Profile zu definieren – insbesondere die *missing links* – als auch, wenn nicht vor allem, um eine Bewertung der multimodale Entwicklungsmöglichkeiten in Bezug auf den betroffenen Bereich zu realisieren, die von eventuellen regionalen intelligenten Anreizmaßnahmen des Schienengüterverkehrs unterstützt werden. Dies sind die Elemente, die im WP4 (Machbarkeitsstudie) mit einem empirischen Ansatz, der sich auf spezifische logistisch-produktive Lieferketten oder *supply chains* konzentriert, vertieft werden.

ABSCHNITT C: GRENZÜBERSCHREITENDE KOOPERATIONSMÖGLICHKEITEN

Unter Berücksichtigung des analysierten regionalen Kontextes wird besonders deutlich, dass die Initiativen der internationalen Zusammenarbeit bedeutende funktionale Elemente für die grenzüberschreitende territoriale Integration und einen signifikanten Hebel für die wirtschaftliche Entwicklung des Gebiets stellen, von denen der Transportsektor mit Sicherheit ein antreibendes Element ist. In diesem Sinn ist die Möglichkeit, die aus einem Instrument wie dem *Europäischen Verbund für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ)* besteht, der auf Grundlage der Verordnung 1302/2013 EU definiert wurde, besonders relevant. In der Tat wurde im Bezugsgebiet dieses Instrument mit einer internationalen Kalibrierungsinitiative, die arbeitet, um zur Einführung guter Praktiken und zum Einleiten von Gemeinschaftsprojekten beizutragen, angewandt: der EVTZ "Euregio Senza Confini r.l.- Ohne Grenzen mbH". Zudem werden im regionalen Kontext auch das Vorhandensein des EVTZ "*Comune di Gorizia (I), Mestna občina Nova Gorica (SLO) e Občina Šempeter-Vrtojba (SLO)*" und des Wegs für die Gründung des EVTZ "*Alto Adriatico / Severni Jadran / Sjeverni Jadran*" (der etwa zwanzig Gemeinde in der Küstenregion zwischen Monfalcone und Pola in Italien, Slowenien und Kroatien einbezieht) zitiert. Sie repräsentieren ein territorial wesentlich kleinräumigeres Gebiet.

Die nachfolgenden Absätze liefern einen zusammenfassenden Überblick des EVTZ "Euregio Senza Confini r.l.- Ohne Grenzen mbH", der das gesamte Territorium von Friaul-Julisch Venetien in Bezug auf zwei weitere benachbarte Regionen in einer grenzüberschreitenden Dimension repräsentiert.

C.1 – KURZE GESCHICHTE DER TERRITORIALEN ZUSAMMENARBEIT WIE EVTZ

Die Ursprünge des EVTZ "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 der Region Friaul-Julisch Venetien besiegelt wurde. Dieser folgten im Jahr 2004 eine zweite bilaterale Vereinbarung zwischen letzterer und der Region Venetien und aus dieser gingen die ersten Wechselfälle in Zusammenhang mit der Formalisierung des EVTZ hervor, der 2012 formalisiert und 2014 gültig wurde.

Der EVTZ, der seinen Geschäftssitz in Triest hat, besteht derzeit aus drei Mitgliedern: die Region Venetien, die Autonome Region Friaul-Julisch Venetien und das Land Kärnten (Abb. 1). Zudem laufen Verhandlungen über die Einbeziehung der istrischen Region Kroatiens.



Abb. 35 – Territoriale Abdeckung des EVTZ "Euregio Senza Confini r.l.- Euregio Ohne Grenzen mbH"

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

Region	Gebiet (km ²)	Einwohner (x 1.000)	PIL/Person (€)
Kärnten	9.538	559	33.000
Friaul-Julisch Venetien	7.875	1.221	29.000
Venetien	18.407	4.915	31.000
Totale	35.820	6.695	

Tabelle 11: Wichtigste beschreibende Daten der Gebiete, die den EVTZ "Euregio Senza Confini r.l.- Euregio Ohne Grenzen mbH" bilden

C.2 – AKTUELLE GRENZÜBERSCHREITENDE GOVERNANCE-STRUKTUR: AUFGABEN, VERANTWORTLICHKEITEN, HAUPTTÄTIGKEITSBEREICHE

Der EVTZ ist mit dem Hauptziel entstanden, die grenzüberschreitende und interregionale Zusammenarbeit zwischen den Regionen Venetien, Friaul-Julisch Venetien und Kärnten zu fördern, um den sozialen und wirtschaftlichen Zusammenhalt des gesamten Gebiets zu stärken.

Die Struktur des EVTZ besteht aus drei wesentlichen Organismen:

- die Versammlung, die aus drei Vorsitzenden der Regionen Venetien, Friaul-Julisch Venetien und Kärnten besteht, und von denen einer zum Vorsitzenden des EVTZ mit dreijähriger Amtszeit ernannt wird;

- der Direktor des EVTZ, 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 unterstützt, die aus einem dauerhaften Vertreter eines jeden Mitglieds besteht;
- der Rat der Rechnungsprüfer, der von der Versammlung ernannt wird und der aus drei effektiven Mitgliedern und aus zwei Ersatzmitgliedern besteht. Es wird alle drei Jahre erneuert.

Unter den in den Statuten des EVTZ "Euregio Senza Confini r.l.- Ohne Grenzen mbH" beschriebenen Tätigkeitsbereichen werden auch einige Prioritäten und langfristige Themen mit besonderem Bezug auf folgendes unterstrichen:

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

Die Rolle des EVTZ ist daher die, die auf einer regionalen Ebene unterstrichenen Prioritäten auf eine interregionale Ebene zu leiten und zu übertragen und sie daher mit makro-regionale Strategien zu kombinieren und dazu beizutragen, die Entwicklung von Initiativen von Kooperationen zwischen den eigenen Mitgliedern anzuschließen.

C.3 – GRENZÜBERSCHREITENDE TERRITORIALE BEDÜRFNISSE DES LOKALEN EVTZ MIT FOKUS AUF DAS THEMA DES MULTIMODALEN GÜTERVERKEHRS

Ausgehend von einer der ersten Versammlungen des EVTZ im Jahr 2014 wurde der Transportsektor zusammen mit den entsprechenden infrastrukturellen und logistischen Themen als einer der strategischen Assets betont, an die der EVTZ mit besonderem Bezug auf die interregionale und transnationale Logik, die der EVTZ gut vertritt, interessiert sein sollte.

In dieser Hinsicht wurde ein Arbeitstisch eingerichtet, der den Transporten gewidmet ist. Ziel dieses Arbeitstisches ist die Identifizierung von potenziellen finanziellen Möglichkeiten, auch im Planungszeitraum 2014-2020. Zudem sollen weitere Ähnlichkeiten mit anderen thematischen Prioritäten von Interesse - wie zum Beispiel dem Tourismus - identifiziert werden.

Hinsichtlich der Transporte im Speziellen wurde dem Thema der Entwicklung der Mobilität sowohl von Gütern als auch von Personen die gleiche Aufmerksamkeit geschenkt. Besonders wird betont, wie eines der Hauptziele des EVTZ aus der territorialen Entwicklung entlang des Baltisch- Adriatischen Korridors besteht, da er ein Verkehrsweg von wesentlicher Bedeutung ist, der unter Berücksichtigung der von der Verbindung zu den Häfen der Adria angebotenen Möglichkeiten die wirtschaftliche Entwicklung und das Wohlbefinden des gesamten Gebiets gewährleistet.

Zudem wurden im Laufe des Jahres 2016 weitere Prioritäten mit besonderem Bezug auf die Eisenbahngänglichkeit im Berggebiet des EVTZ unterstrichen, die nachdrücklich vom EVTZ unterstützt werden, um die allgemeine Zugänglichkeit des Gebiets zu implementieren.

ABSCHNITT D – KARTIERUNG DER STAKEHOLDER

In diesem Kapitel werden die wichtigsten Stakeholder, die möglicherweise die Projektaktivitäten beeinflussen können, identifiziert und beschrieben. Aus diesem Grund ermittelt die Kartierung neben der Inspektion der relevanten Akteure die Strategien für ihre Einbeziehung in die SMARTLOGI-Tätigkeiten.

Die Stakeholder werden in zwei Kategorien unterteilt. Die erste betrifft die institutionellen Akteure (Provinz, Gemeinde), sonstige territoriale lokale Körperschaften und die Berufsverbände. Die Einbeziehung dieser Stakeholder fällt in das institutionelle Dialognetz der Region Venetien, die eben eine spezifische Tätigkeit der Einbeziehung, die in den kommenden Monaten von der Universität Iuav in Venedig unterstützt wird, vorsieht. Die zweite Kategorie betrifft hingegen das Netz der direkt an den Studentaktivitäten beteiligten Betreiber. Unter diese Gruppe fallen die Unternehmen (*shipper*) und die Logistikunternehmen (*logistic operator*).

Für beide Gruppen wurde die Kartierung durch das Erstellen von zwei Tabellen realisiert. Die erste zielt auf die Bewertung *des Relevanzgrads* (B=niedrig, M/A=mittel/hoch, A=hoch) ab und verwendet zwei Variable: (1) Macht/Einfluss und (2) Interesse. Das Einflussniveau unterstreicht, wie sehr der Akteur in der Lage sein kann oder könnte, die Einführung und das Erreichen der Ziele eines Projekts zu beeinflussen und welche Macht der Stakeholder auf die Einführung, auf die Durchführung und auf die Ergebnisse des Projektes hat. Das Interessensniveau definiert hingegen, wie weit das Projekt auf die Ziele und auf die Tätigkeit des Akteurs einwirken kann (bestimmen die möglichen Projektaktionen positive oder negative Effekte auf den Akteur?). Auf Grundlage des von den beiden Variablen Einfluss und Interesse erreichten-zugeschriebenen Werts ist es möglich, die Stakeholder in eine der 4 Zellen der nachfolgenden Matrix einzuordnen.

Die zweite Tabelle dient hingegen, um eine eindeutige Klassifizierung der Stakeholder auf der Grundlage ihrer Rolle und ihrer Beteiligung zu erhalten, indem jeder einzelne Stakeholder durch verschiedenen Elemente ausgezeichnet wird: (1) Rolle (2) Relevanz (3) Vorteile, diese durch die Beteiligung am Prozess/Projekt erhalten (4) Beiträge, die zur Teilnahme am Prozess/Projekt führen (5) mögliche/frühere/aktuelle Konflikte (6) Aktuelle Niveau der Unterstützung (7) Strategie zur Steigerung der Unterstützung.

D.1 – INSTITUTIONELLE AKTEURE UND BERUFSVERBÄNDE

		EINFLUSS	
		Niedrig	hoch
INTERESSE	niedrig	<ul style="list-style-type: none"> - Unione Montana - GAL 	---
	hoch	<ul style="list-style-type: none"> - RFI-Italferr - Vom Szenario des Projektes betroffene Gemeinden (die zur Provinz Belluno gehören) - Magnifica Comunità di Cadore - Berufsverbände (Confcommercio Imprese per l'Italia della Provincia di Belluno, Confindustria Belluno Dolomiti, Associazione Provinciale Piccola Industria ed Artigianato (A.P.P.I.A.), CNA, Confartigianato Imprese Belluno) - Kammer für Handel, Industrie, Handwerk und Landwirtschaft von Belluno 	<ul style="list-style-type: none"> - Provinz Belluno - Territoriale Systeme

Tabelle 2: Relevanz-Matrix der Stakeholder

Stakeholder

Kategorie	Name	Rolle	Relevanz (hoch, mittel, niedrig)	Vorteile Die sie durch die Beteiligung am Projekt/Prozess erhalten	Beiträge Die zur Beteiligung am Projekt/Prozess führen	Konflikte Mögliche/frühere/aktuelle	Aktuelles Niveau der Unterstützung	Welche ist die Strategie, um die Unterstützung zu erhöhen?
GEMEINDEN UND PROVINZEN	Provinz Belluno	Sie ist der wichtigste lokale institutionelle Ansprechpartner für die Schaffung des Szenarios des Projektes	Hoch	Aktive Beteiligung am Co-Design der Projektszenarien	Der Beitrag besteht in der Vermittlung von lokalen Ansuchen gegenüber der Region Venetien	Potenzielle Divergenzen zwischen lokalen Strategien der Entwicklung des Projektes und den allgemeinen Bezugsadressen	Co-Finanzierer des Projektes der Vor-Machbarkeit der Strecke	Es wird geplant, den Dialog und die aktuell bestehende Konfrontierung mit der Region Venetien fortzusetzen
	Vom Projektszenario betroffene Gemeinden (die zur Provinz Belluno gehören)	Es sind die öffentlichen Körperschaften am Prozess der Definition der Strecke "Zug der Dolomiten" beteiligt.	Hoch	Übertragung lokaler Anfragen auf institutionelle Themen zur Förderung des infrastrukturellen Bezugsszenarios	Der Beitrag ist erforderlich, um die Qualität der Analysen der lokalen territorialen Bedürfnisse zu erhöhen	Potenzieller Konflikt mit der lokalen Gemeinschaft über die Externitäten der infrastrukturellen Arbeiten Potenzieller Konflikt über die Endauswahl des Streckenentwurfs	Die aktuelle Beteiligung besteht in der Phase der Beteiligung in der Definition des Szenarios des Projektes "Zug der Dolomiten", insbesondere in der Definition von Hypothesen von Routen	Innerhalb des Projektes SmartLogi ist die Beteiligung dieser Stakeholder auf mit der Provinz Belluno abzustimmende Weise geplant

VERWALTER DER INFRASTRUKTUREN	- RFI-Italferr	Verwalter der aktuellen Infrastruktur	Hoch	Die Vorteile betreffen die Akquise von Ergebnissen des Projektes Smartlogi	Der Beitrag ist ein direkter informativer Vergleich über die Fortschritte des Projektes zur Stärkung der aktuellen Infrastruktur, neben der technischen spezifischen Kompetenz über die Eisenbahninfrastruktur	Derzeit werden keine möglichen Konflikte angenommen	Er ist das mit der Realisierung der Stärkung der derzeitigen Infrastruktur beauftragte Subjekt. Das Projekt sieht die Realisierung innerhalb des Jahres 2020 der Elektrifizierung des südlichen Teils des Eisenbahnringes im Abschnitt Treviso - Montebelluna - Belluno - Ponte nelle Alpi - Vittorio Veneto vor	Es wird geplant, dass die Beteiligung dieses Stakeholders in den Händen der Region Venetien liegt, mit direktem Ansprechpartner und Vergleich über die Fortschritte des Projektes Smartlogi
EISENBAHNBETRIEB	- Territoriale Systeme	Gesellschaft mit öffentlicher Beteiligung, die von der Region Venetien kontrolliert wird	Hoch	Die Vorteile betreffen die Akquise von Ergebnissen und der Szenarien des Projektes Smartlogi innerhalb der Machbarkeitsstudie des Projektes "Zug	Der Beitrag ist ein direkter informativer Vergleich über die Fortschritte des Projektes zur Stärkung der aktuellen Infrastruktur, neben der technischen spezifischen	Derzeit werden keine möglichen Konflikte angenommen	Er ist das mit der Realisierung der Machbarkeitsstudie des Projektes "Zug der Dolomiten" für den Teil der Provinz Belluno im Namen der Region Venetien beauftragte Subjekt (derzeit in der Definition)	Es wird geplant, dass die Beteiligung dieses Stakeholders in den Händen der Region Venetien liegt, mit direktem

				der Dolomiten“	Kompetenz über die Eisenbahninfrastruktur			Ansprechpartner und Vergleich über die Fortschritte des Projektes Smartlogi
GEBIETSKÖRPER SCHAFTEN	Unione Montana <ul style="list-style-type: none"> - Unione montana Bellunese-Belluno Pontenelle Alpi - Unione montana Cadore Longaronese Zoldo - Unione montana Centro Cadore - Unione montana Feltrina - Unione montana Val Belluna - Unione montana Valle del Boite 	Unionsgebietskörperschaften zwischen Gemeinden	Mittel	Übertragung lokaler Anfragen auf institutionelle Themen zur Förderung des infrastrukturellen Bezugsszenarios	Der Beitrag ist erforderlich, um die Qualität der Analysen der lokalen territorialen Bedürfnisse zu erhöhen	Potenzieller Konflikt mit der lokalen Gemeinschaft über die Externitäten der infrastrukturellen Arbeiten Potenzieller Konflikt über die Endauswahl des Streckenentwurfs	Derzeit gibt es keinen Beitrag seitens dieser Kategorie von Stakeholdern	Es wird in erster Annahme geplant, dass die Einbeziehung dieser Stakeholder in den Händen der Region Venetien liegt, die mit Hilfe von bilateralen Treffen, konkret mit der Provinz Belluno, zu aktivieren sind

	- Magnifica Comunità di Cadore	Repräsentative Einrichtung der Gemeinden von ganz Cadore, sie vereint die 22 Gemeinden von Cadore	Hoch	Übertragung lokaler Anfragen auf institutionelle Themen zur Förderung des infrastrukturellen Bezugsszenarios	Vermittlerrolle zwischen den lokalen Gemeinschaften und den übergeordneten Gebietskörperschaften	Potenzieller Konflikt mit der lokalen Gemeinschaft über die Auswirkung der infrastrukturellen Arbeiten	Die derzeitige Beteiligung besteht in der Vermittlungsphase auf lokaler Ebene mit den vom Szenario des Projekts betroffenen Gemeinden	Es wird in erster Annahme geplant, dass die Einbeziehung dieser Stakeholder in den Händen der Region Venetien liegt, die mit Hilfe von bilateralen Treffen, konkret mit der Provinz Belluno, zu aktivieren sind
	GAL - GAL Prealpi e Dolomiti - GAL Alto Bellunese	Öffentlich-private Partnerschaften, die die potenziellen Akteure der territorialen lokalen Entwicklung vereinen	Mittel	Übertragung lokaler Anfragen auf institutionelle Themen zur Förderung des infrastrukturellen Bezugsszenarios	Der Beitrag ist erforderlich, um die Qualität der Analysen der territorialen Bedürfnisse zu erhöhen	Derzeit werden keine möglichen Konflikte angenommen	Derzeit gibt es keinen Beitrag seitens dieser Kategorie von Stakeholdern	Es wird in erster Annahme geplant, dass die Einbeziehung dieser Stakeholder in den Händen der Region Venetien

								liegt, die mit Hilfe von bilateralen Treffen, konkret mit der Provinz Belluno, zu aktivieren sind
CCIAA	- Kammer für Handel, Industrie, Handwerk und Landwirtschaft von Belluno	Öffentliche Einrichtung, die die Unternehmen des Territoriums zusammenschließt	Hoch	Übertragung lokaler Anfragen auf institutionelle Themen zur Förderung des infrastrukturellen Bezugsszenarios	Beitrag für die Kartierung der führenden Akteure von Angebot und Nachfrage des multimodalen Verkehrs innerhalb des Fokusgebiets.	Derzeit werden keine möglichen Konflikte angenommen	Derzeit gibt es keinen Beitrag seitens dieser Kategorie von Stakeholdern	Es wird in erster Annahme geplant, dass die Einbeziehung dieser Stakeholder in den Händen der Region Venetien liegt, die mit Hilfe von bilateralen Treffen, konkret mit der Provinz Belluno, zu aktivieren sind

BERUFSVERBÄNDE	<ul style="list-style-type: none"> - Confcommercio Imprese per l'Italia della Provincia di Belluno - Confindustria Belluno Dolomiti - Associazione Provinciale Piccola Industria ed Artigianato (A.P.P.I.A.) - CNA - Confartigianato Imprese Belluno 	Berufsverbände	Hoch	Übertragung lokaler Anfragen auf institutionelle Themen zur Förderung des infrastrukturellen Bezugsszenarios	Beitrag für die Kartierung der führenden Akteure von Angebot und Nachfrage des multimodalen Verkehrs innerhalb des Fokusgebiets. Ein weiterer Beitrag besteht in der informativen Unterstützung für die Definition des derzeitigen Status für das Fokusgebiet.	Derzeit werden keine möglichen Konflikte angenommen	Derzeit gibt es keinen Beitrag seitens dieser Kategorie von Stakeholdern	Es wird in erster Annahme geplant, dass die Einbeziehung dieser Stakeholder in den Händen der Region Venetien liegt, die mit Hilfe von bilateralen Treffen oder spezifischen focus group zu aktivieren.
-----------------------	---	----------------	------	--	--	---	--	---

Tabelle 3: Klassifikation der Stakeholder

D.2 – LOGISTIKUNTERNEHMEN – UND BETREIBER

		EINFLUSS	
		Niedrig	Hoch

INTERESSE	Niedrig	<ul style="list-style-type: none"> - EVCO - SEST - POLARIS - CLIVET - ELIWELL - DIXELL - PROCOND - DE RIGO REFRIGERATION 	<ul style="list-style-type: none"> - EPTA (COSTAN) - CLIMAVENETA - ACC - DE RIGO VISION - MARCOLIN
	Hoch	<ul style="list-style-type: none"> - FEDON 	<ul style="list-style-type: none"> - D.B. GROUP - SAFILO - LUXOTTICA

Tabelle 2: Relevanz-Matrix der Stakeholder

Stakeholders

Name	Rolle	Relevanz (hoch, mittel, niedrig)	Vorteile Die sie durch die Beteiligung am Projekt/Prozess erhalten	Beiträge Die zur Beteiligung am Projekt/Prozess führen	Konflikte Mögliche/frühere/aktuelle	Aktuelles Niveau der Unterstützung	Welche ist die Strategie, um die Unterstützung zu erhöhen?
SAFILO	shipper	Hoch	Informationen über das Potenzial des Territoriums und mögliche Lösungen auf mittelfristige Sicht. Langfristige Standortentscheidungen, die Ansiedlungen in angebundenen Berggebieten vorsehen.	Identifikation von möglichen Strömen, auf denen sich eine Bemühung für den „modalen shift“ konzentrieren sollte. Informationen über ihre Standortentscheidungen.	Vertrauliche Informationen über ihre Unternehmensentscheidungen in Bezug auf die Lokalisierung und auf die Ströme.	Erbringer von Informationen	Präsentation des Projektes und Einbeziehung bei der Teilung von Ergebnissen
LUXOTTICA	shipper	Hoch	Informationen über das Potenzial des Territoriums und mögliche Lösungen auf mittelfristige Sicht. Langfristige Standortentscheidungen, die Ansiedlungen in angebundenen Berggebieten vorsehen.	Identifikation von möglichen Strömen, auf denen sich eine Bemühung für den modalen shift konzentrieren sollte. Informationen über ihre Standortentscheidungen. Branchentrends und Zukunftsprognosen in Bezug auf die Produktion und Vertrieb.	Sehr strenge Policy bei der Teilung von Informationen	Erbringer von Informationen	Präsentation des Projektes und Einbeziehung bei der Teilung von Ergebnissen
D.B. GROUP	logistic operator	Hoch	Ideen für die Schaffung neuer multimodaler kommerzieller	Informationen und mögliche Interventionen, um den „modal shift“ anzukurbeln. Übersicht über die	Konflikt zwischen den aktuellen Handelspolitiken und den möglichen Lösungen,	Erbringer von Informationen	Präsentation des Projektes und

			Dienstleistungen	logistischen Bedürfnisse der auf dem Territorium lokalisierten Industrie.	die aus der Studie hervorgehen und die andere Betreiber bevorteilen könnten		Einbeziehung bei der Teilung von Ergebnissen
FEDON	shipper	Niedrig	Informationen und mögliche multimodale mittelfristige Lösungen	Informationen über Inbound- und Outbound-Flüsse	Vertraulichkeit von Informationen über Lieferung und Vertrieb	keine	Präsentation des Projektes und Einbeziehung bei der Teilung von Ergebnissen
MARCOLIN	shipper	Mittel	Informationen und mögliche multimodale mittelfristige Lösungen	Informationen über Inbound- und Outbound-Flüsse	Vertraulichkeit von Informationen über Lieferung und Vertrieb	keine	Präsentation des Projektes und Einbeziehung bei der Teilung von Ergebnissen
DE RIGO VISION	shipper	Mittel	Informationen und mögliche multimodale mittelfristige Lösungen	Informationen über Inbound- und Outbound-Flüsse	Vertraulichkeit von Informationen über Lieferung und Vertrieb	keine	Präsentation des Projektes und Einbeziehung bei der Teilung von Ergebnissen
DE RIGO REFRIGERATION	shipper	Niedrig	Informationen und mögliche multimodale mittelfristige Lösungen	Informationen über Inbound- und Outbound-Flüsse	Vertraulichkeit von Informationen über Lieferung und Vertrieb	keine	Präsentation des Projektes und Einbeziehung bei der Teilung von

							Ergebnissen
PROCOND	shipper	Niedrig	Informationen und mögliche multimodale mittelfristige Lösungen	Informationen über Inbound- und Outbound-Flüsse	Vertraulichkeit von Informationen über Lieferung und Vertrieb	keine	Präsentation des Projektes und Einbeziehung bei der Teilung von Ergebnissen
DIXELL	shipper	Niedrig	Informationen und mögliche multimodale mittelfristige Lösungen	Informationen über Inbound- und Outbound-Flüsse	Vertraulichkeit von Informationen über Lieferung und Vertrieb	keine	Präsentation des Projektes und Einbeziehung bei der Teilung von Ergebnissen
ELIWELL	shipper	Niedrig	Informationen und mögliche multimodale mittelfristige Lösungen	Informationen über Inbound- und Outbound-Flüsse	Vertraulichkeit von Informationen über Lieferung und Vertrieb	keine	Präsentation des Projektes und Einbeziehung bei der Teilung von Ergebnissen
CLIVET	shipper	Mittel	Informationen und mögliche multimodale mittelfristige Lösungen	Informationen über Inbound- und Outbound-Flüsse	Vertraulichkeit von Informationen über Lieferung und Vertrieb	keine	Präsentation des Projektes und Einbeziehung bei der Teilung von Ergebnissen

POLARIS	shipper	Mittel	Informationen und mögliche multimodale mittelfristige Lösungen	Informationen über Inbound- und Outbound-Flüsse	Vertraulichkeit von Informationen über Lieferung und Vertrieb	keine	Präsentation des Projektes und Einbeziehung bei der Teilung von Ergebnissen
ACC	shipper	Mittel	Informationen und mögliche multimodale mittelfristige Lösungen	Informationen über Inbound- und Outbound-Flüsse	Vertraulichkeit von Informationen über Lieferung und Vertrieb	keine	Präsentation des Projektes und Einbeziehung bei der Teilung von Ergebnissen
CLIMAVENETA	shipper	Hoch	Informationen und mögliche multimodale mittelfristige Lösungen	Informationen über Inbound- und Outbound-Flüsse	Vertraulichkeit von Informationen über Lieferung und Vertrieb	keine	Präsentation des Projektes und Einbeziehung bei der Teilung von Ergebnissen
SEST	shipper	Niedrig	Informationen und mögliche multimodale mittelfristige Lösungen	Informationen über Inbound- und Outbound-Flüsse	Vertraulichkeit von Informationen über Lieferung und Vertrieb	keine	Präsentation des Projektes und Einbeziehung bei der Teilung von Ergebnissen
EVCO	shipper	Niedrig	Informationen und mögliche multimodale mittelfristige Lösungen	Informationen über Inbound- und Outbound-Flüsse	Vertraulichkeit von Informationen über Lieferung und Vertrieb	keine	Präsentation des Projektes und

							Einbeziehung bei der Teilung von Ergebnissen
EPTA (COSTAN)	shipper	Hoch	Informationen und mögliche multimodale mittelfristige Lösungen	Informationen über Inbound- und Outbound-Flüsse	Vertraulichkeit von Informationen über Lieferung und Vertrieb	keine	Präsentation des Projektes und Einbeziehung bei der Teilung von Ergebnissen

Tabelle 3: Klassifikation der Stakeholder

D. 3.2.6: BERICHT ÜBER DIE BETEILIGUNG DER STAKEHOLDER

In den Monaten Juni und Juli 2018 wurden Treffen mit einigen der wichtigsten operativen Stakeholder in Bezug auf den Fokusbereich des Projektes abgehalten. Insbesondere konzentrierte man sich auf die führenden Akteure des multimodalen Angebots und Nachfrage des Transports. Die Vertreter des Managements wurden auf Grundlage eines **Ansatzes nach Versorgungskette** – der die Machbarkeitsstudie des WP4 auszeichnen wird – beteiligt, um die Entwicklungsmöglichkeiten des multimodalen Güterverkehrs im Fokusbereich zu definieren. Genauer wollte man auf Grundlage der Analyse des territorialen und logistischen Stands der Technik, zusammen mit der Vision eines Szenarios, das vom Eisenbahnringprojekt – in Bezug auf eine Stärkung der Eisenbahn im Gebiet – definiert wurde – auf strategischer Ebene konkrete Möglichkeiten der multimodalen Entwicklung – in Bezug auf die Güterbahn – der verschiedenen Versorgungsketten/*supply chains*, die den Fokusbereich des Projektes auszeichnen, identifizieren und zwar auch unter Berücksichtigung der Rolle der möglichen regionalen Anreizmaßnahmen für die Schiene, um die Detailentwicklung auf die Machbarkeitsstudie zu übertragen.

Die beteiligten operativen Stakeholder beziehen sich hinsichtlich Verladungsseite auf die Versorgungsketten der Brillenindustrie (z.B. Safilo, Luxottica) und hinsichtlich der Angebotsseite von Dienstleistungen auf die Gruppe De Bortoli. De Bortoli ist eine Gruppe, die auf dem Markt bezüglich der wichtigsten Versorgungsketten des Territoriums ein Monopol innehat.

Aus den Treffen sind folgende Informationen hervorgegangen:

- es wird **die Notwendigkeit einer Verbesserung der territorialen Zugänglichkeit in multimodaler Hinsicht** gegenüber einem **Territorium mit einem sehr starken industriellen** und logistischen **Profil** bekräftigt. Insbesondere wird auf Dynamiken der Re-Lokalisierung in das Fokusgebiet seitens führender Unternehmen in der Versorgungskette der Brillenindustrie hingewiesen;
- der aktuelle Status der Logistik- und Verkehrsdienstleistungen, der stark auf der Straße basiert, wird nicht nur für ein Element gehalten von mangelnder Nachhaltigkeit gehalten, sondern auch für ein Element mit einem signifikanten Verlust der Wettbewerbsfähigkeit auf den Märkten, da der **Straßentransport immer teurer wird**;
- auf strategischer Ebene wird ein starker Fokus auf die Verwaltung der Inbound-Ströme der unterschiedlichen Versorgungsketten, nicht nur der der Brillenindustrie, gelegt;
- **in der Versorgungskette/supply chain der eyewear**, ein Markt von absoluter Bedeutung, wird durch die **Inbound-Ströme mit Herkunft in Häfen** (Häfen der nördlichen Adria), die aus Etuis (und Komponenten im Allgemeinen) bestehen, repräsentiert. Die wichtigsten Lieferanten von Etuis (Fedon, usw.) haben ihren Sitz im Fokusgebiet, aber produzieren in China. Eben aus diesem Grund bestehen hohe Volumina aus China in das Fokusgebiet. Es wird betont, dass die Produktart

(Etuì) und das Vorhandensein von hohen Volumen Schlüsselemente für die Befürwortung der Eisenbahn stellen;

- bis heute nutzen die Ströme von Etuis systematisch den maritimen Modus. Dies gleichwohl innerhalb einer Reihe von Problemen und kritischen Punkten, darunter der Zustand der Güter (Feuchtigkeit während des Transports) und die transit time (5 Wochen). Aus diesen Gründen halten die Betreiber die Verwaltung von **Inbound-Flüssen terrestrischen Ursprungs aus China** für strategisch und daher sind sie für die Förderung von Eisenbahndienstleistungen Europa-China, die in den vergangenen Jahren von Pilotaktionen zu einem systematischen Angebot von Dienstleistungen geworden sind, sehr interessant. Unter diesem Gesichtspunkt besteht konkret die Möglichkeit einer "Eisenbahnweiterleitung nach Norden" - zum Beispiel mit Austausch in Bozen oder Innsbruck oder Lienz – in das Fokusgebiet (Belluneser Gebiet) dieser Ströme. In diesem Sinn besteht in den Tarifniveaus der Eisenbahndienstleistung ein relevantes Element für die konkrete Bewertung der Machbarkeit;
- Die Entwicklungsmöglichkeiten von Schienengüterverkehrsdienstleistungen bestehen für die Inbound-Flüsse auch in Bezug auf andere Versorgungslinien/supply chain, die das Gebiet auszeichnen. Zum Beispiel ist der sogenannte **Kältepol**, der das Vorhandensein von weltweitführenden Unternehmen in den Sektoren für Klimaanlage, Isolierplatten und Industrieküchen für die Gastronomiesektoren sieht, von Bedeutung. Auch in diesem Fall bestehen die Bedingungen - hohe Volumen und Produktart – für die Entwicklung von Eisenbahndienstleistungen, insbesondere für die Inbounds von Stahl, Kupferrohren und anderem;
- viele der Versorgungsketten des Territoriums haben in Deutschland einen der wichtigsten Absatzmärkte. Insbesondere werden die Flüsse gewöhnlich von der Gruppe DeBo bei Montebelluna (in den abendlichen Zeitfenstern) konsolidiert und in die verschiedenen Marktbereiche verteilt. Für Deutschland ist das Hauptvertriebszentrum das von München (über Feltre-Trient oder Tolmezzo-Tarvis). Es besteht daher ein starkes Interesse an der Eisenbahnentwicklung für die **Outbound-Flüsse nach Deutschland**. In diesem Sinn repräsentiert das Vorhandensein einer Eisenbahndienstleistung – abends/nachts – mit Ziel München (durch Verwendung des Rings sowohl in Richtung Süd-Westen als auch in Richtung Norden) für die Verteilung eine Option von absolutem Interesse für die Machbarkeitsstudie. Dies auch unter Berücksichtigung der wachsenden Einschränkungen des Straßenverkehrs von Schwerfahrzeugen auf den Furten und Gebirgspässen. Für die Outbound-Produkte mit geringerer Ausrichtung auf die Eisenbahn -typischerweise der Brillensektor – können **regionale Anreizformen** bewertet werden, d.h. die, die für andere Endprodukte nicht unbedingt erforderlich sind¹;

¹ Zum Beispiel die Kühlschränke für die GDO – Auchan – in Deutschland oder anderen Ländern.

- es bestehen weitere Möglichkeiten für die Entwicklung von Eisenbahndiensten für weitere Versorgungsketten/supply chains des Territoriums mit herkömmlicher Ausrichtung auf die Eisenbahn, wie Äpfel und Holz.

Letztlich wird in diesem Abschnitt eine analytische Unterstützung in Bezug auf die Position der operativen Stakeholder von Angebot und Nachfrage von Transport im Fokusgebiet geliefert, während man – da die D 3.2.6 in den Händen der Region Venetien liegt – für eine Vertiefung über die ausgezeichneteren institutionellen Stakeholder - wie die Provinz, die CCIAA, die Territorialen Systeme und weiteren Einrichtungen - konkret am Input der Region fortfährt.

ABSCHNITT E –SWOT-ANALYSE

Auf der Grundlage der territorialen, logistischen Analysen, der Kooperationsmöglichkeiten und der Zukunftsszenarien gehen die folgenden zu entwickelnden Stärken und Schwächen oder Bedrohungen, auf die die nachfolgenden Projektaktivitäten, die die SWOT-Analyse unterstützen, zu richten sind, hervor. Diese Elemente stellen anschließend die Inputs für die TOWS-Analyse, die die Elemente der SWOT-Analyse mit den geplanten regionalen Strategien verbindet. Dies sind Strategien, die im WP4 im Rahmen von Ad-hoc-Machbarkeitsstudien vertieft werden. Die Analysen nehmen das Gebiet der Provinz Belluno, das den geografischen Fokus des Projektes Smartlogi ausdrückt, zum Gegenstand.

Die Stärken gemäß der Analyse der territorialen Bedürfnisse, mit besonderen Bezug auf die Szenariovisionen, sind:

- die relevante wirtschaftlich-produktive, sowie soziale Rolle im Fokusgebiet;
- die Rolle des Gebiets um Belluno wie das Hub-Gebiet der regionalen Logistik,
- die Anbindungen mit den europäischen Hauptachsen, besonders der Brenner - als Teil des SCANMED-Korridors;
- die Anbindungen mit den Gebieten von Zentralvenetien und Venedig und daher mit dem europäischen MED-Korridor.

Die Schwachpunkte sind:

- die derzeitige begrenzte multimodale Wettbewerbsfähigkeit aufgrund der mangelnden territorialen Zugänglichkeit in Bezug auf die Hauptachsen (Brenner, Tarvis, MED);
- die begrenzte Restkapazität der Eisenbahnverbindungen in alle geografischen Richtungen, die sich aus dem Vorhandensein einiger Engpässe in Bezug auf *missing links* ergeben;
- die niedrige Qualität des Eisenbahnniveaus in allen geografischen Richtungen;

Die Möglichkeiten:

- das Vorhandensein eines signifikanten multimodalen Güterpotentials, das derzeit nicht zum Ausdruck kommt, in Bezug auf den *modal shift* auf die Schiene, mit besonderen Bezug auf

spezifische *supply chain*, die für das Territorium und die Wirtschaft der gesamten Region relevant sind;

- das Vorhandensein eines bedeutenden touristischen Potenzials;

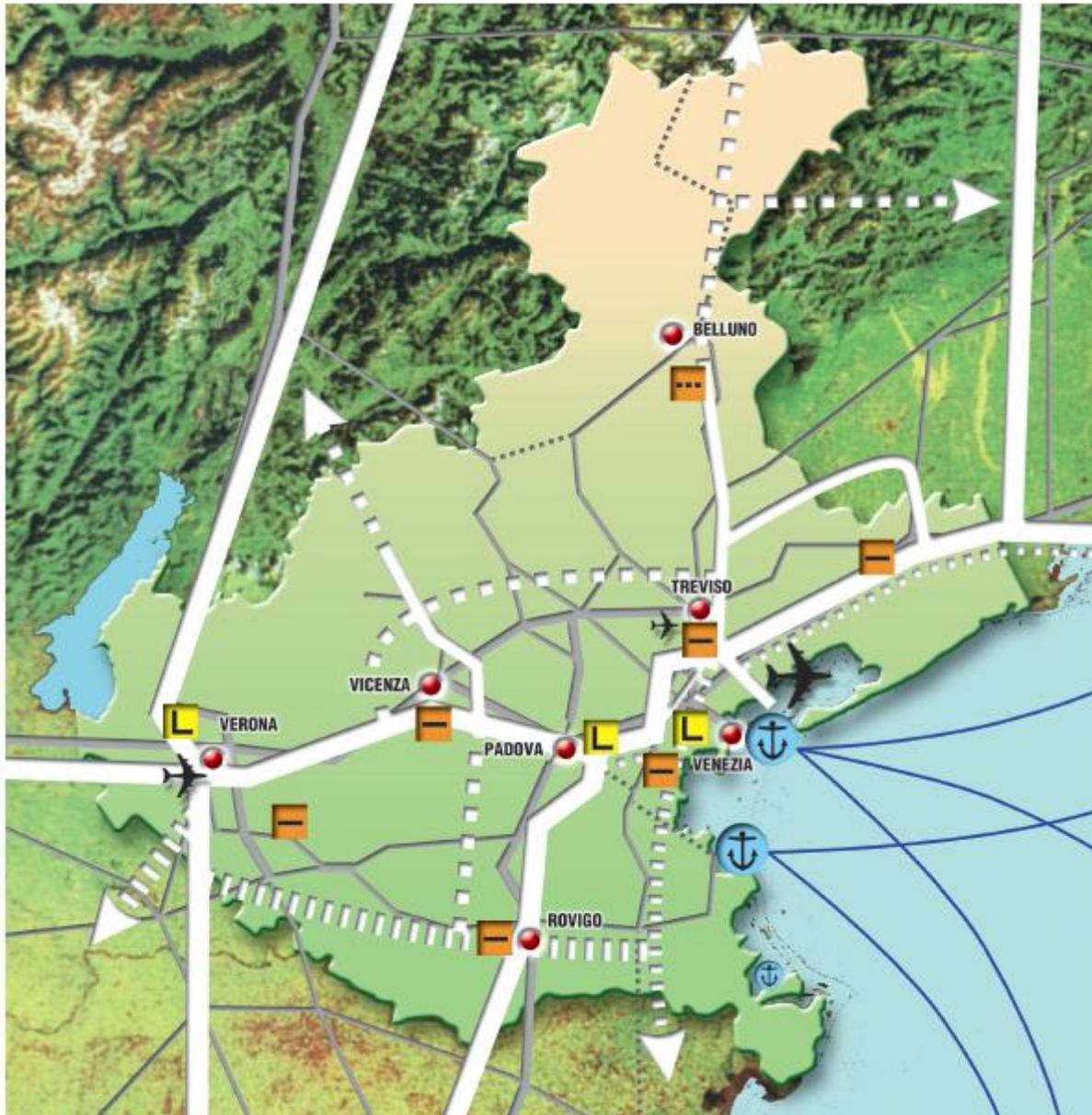


Abbildung 36 – die Rolle der Gegend um Belluno als logistischer Hub bei der regionalen Planung.
(Quelle: regionaler Verkehrsplan)

- die multimodale Integration: Realisierung und Fertigstellung eines Projektes (territorial) eines integrierten "Systems" (Dolomiti Ring) mit den europäischen Hauptachsen sowohl in Richtung Norden als auch in Richtung Süden (Brenner, MED, Tarvis), über die Identifizierung von *missing links* (Feltre-Primolano, Calalzo-Dobbiaco);

- die Stärkung der grenzüberschreitenden Beziehungen Italien-Österreich (Kärnten, Tirol) und mit der Provinz Bozen ("Systemkorridore"), besonders:
 - o entlang der Richtung **Belluno-Cadore-Dobbiaco-Lienz**;
 - o entlang der Achse des **Brenners** über die Verbindung Trient-Feltre-Primolano-Belluno;
 - o entlang der Richtung **Innsbruck-Bruneck-Dobbiaco**,
- die Stärkung der Beziehungen mit Zentralvenetien und Venedig.

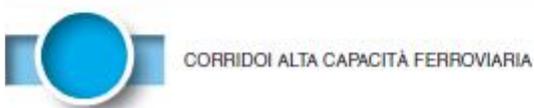


Abbildung 37 – die Rolle der „missing links“ im Verhältnis zu den Anbindungen mit den wichtigsten europäischen Korridoren von Interesse für Venetien.

(Quelle: regionaler Verkehrsplan)

Die "Bedrohungen" werden durch mögliche Wettbewerbsdynamiken, die an das Intra-Gebiet des Programms angrenzen, repräsentiert und die sich besonders aus den Verbindungen mit dem Gebiet von Badia und dem empfindlichen Umwelt- und Landschaftskontext ergeben (Dolomiten UNESCO-Gebiet), in den sich das infrastrukturelle Szenario einfügt.

SWOT-ANALYSE

<p>STRENGTHS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wirtschaftlich-produktive Rolle des Fokus-Gebiets 2. Verbindungen mit Achsen des Brenners 3. Rolle von Belluno als logistischer Hub 4. Verbindungen mit dem Med-Korridor 	<p>WEAKNESSES</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aktuelle Wettbewerbsfähigkeit des multimodalen Systems 2. Resteisenbahnkapazität (bottlenecks) 3. Qualität des Eisenbahndienstes
<p>OPPORTUNITIES</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Multimodales Potenzial (<i>modal shift</i>) 2. Touristisches Potenzial 3. Systemintegration (dolomiti ring) 4. Stärkung der grenzüberschreitenden Beziehungen 5. Stärkung der Beziehungen mit Zentralvenetien und Venedig 	<p>THREATS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wettstreit Intra-Gebiet des Programms über spezifische Richtungen (Cadore-Badia) 2. Umwelt- und Landschaftsbeschränkungen (UNESCO-Stätte)

ABSCHNITT F –TOWS-ANALYSE

	<p>STRENGTHS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wirtschaftlich-produktive Rolle des Fokus-Gebiets 2. Verbindungen mit Achsen des Brenners 3. Rolle von Belluno als logistischer Hub 4. Verbindungen mit dem Med-Korridor 	<p>WEAKNESSES</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aktuelle Wettbewerbsfähigkeit des multimodalen Systems 2. Resteisenbahnkapazität (bottlenecks) 3. Qualität des Eisenbahndienstes
<p>OPPORTUNITIES</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Multimodales Potenzial (modal shift) 2. Touristisches Potenzial 3. Systemintegration (dolomiti ring) 4. Stärkung der grenzüberschreitenden Beziehungen 	<p>Entwicklung des multimodalen Eisenbahnsystems mit Fokus auf einige <i>missing links</i> und eventuelle regionale Anreizmaßnahmen, um die multimodale Potenziale des Gebiets zu konkretisieren, indem ein integriertes System, das mit den großen europäischen Achsen verbunden ist, geschaffen wird</p>	<p>Nachhaltige Stärkung <i>neuer intermodale Knoten und bestehender Logistikplattformen</i>, um die aktuelle Wettbewerbsfähigkeit des Systems zu steigern.</p>
<p>THREATS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wettstreit im Infra-Gebiet Programm über spezifische Strecken (Cadore-Badia) 2. Umwelt- und Landschaftsbeschränkungen (UNESCO-Stätte) 	<p>Maximierung der Systemkonnektivität im Rahmen eines territorialen Wettbewerbsgleichgewichts</p>	<p>Sorgfältiges Verständnis des multimodalen Potenzials in Bezug auf die produktiven Merkmale des Fokusgebiets. Identifikation von spezifischen Maßnahmen zur Unterstützung einiger „supply-chain“, die Nutznießer einer Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des multimodalen Systems sind.</p>

ABSCHNITT G – WICHTIGTSE ERGEBNISSE

Abschießend soll bekräftigt werden, wie das Fokusgebiet des Projekts für Venetien eines der Gebiete mit größter ökonomisch-produktiver Dynamik repräsentiert – und daher mit Logistik- und Transportdynamik. Es handelt sich um einen Bereich, der dennoch über einen verschärften Mangel an Zugänglichkeit in Bezug auf, de facto, alle geografischen Quadranten leidet. Das Gebiet befindet sich räumlich eingegliedert zwischen einigen der wichtigsten europäischen Korridore (Brenner, Tarvis, MED), in Bezug auf welche es erforderlich scheint, die fehlenden Verbindungen durch das Schaffen eines multimodalen "Systems", das dem Gebiet ermöglicht, die Marginalität zu verlassen und sich auf vollständigere Weise den europäischen Achsen anzuschließen, zu entwickeln. Die regionale politische Entscheidung ist die, die Entwicklung des Straßentransports einzuschränken und aus diesem Grund scheint die regionale Priorität die zu sein, auf die Stärkung der Eisenbahn zu setzen.

Ausgehend von dieser Vision eines strategischen Szenarios ist es von Bedeutung – um dem Projekt einen Zusatzwert der operativen Konkretheit zu verleihen – nicht nur die Bedürfnisse hinsichtlich des infrastrukturellen Angebots, sondern auch die realen Möglichkeiten einer multimodalen Nachfrage (die "Märkte") im Gebiet zu identifizieren. Ausgehend von diesen territorialen strategischen Bedürfnissen des Fokusgebiets – signifikante ökonomisch-produktive Rolle zusammen mit einer mangelnden Zugänglichkeit von Logistik und Verkehr – wird die Aufgabe der nachfolgenden Tätigkeiten des Projektes sein, die Anforderungen hinsichtlich dem Angebot und der Nachfrage des multimodalen Transports zu vertiefen und zu definieren, um ein effizientes Bild der regionalen Maßnahmen zur Unterstützung der strategischen territorialen Ziele zu realisieren.