

Sayı: 70430465-TİM.OAİB.GSK.İDARİ.2026/44-123
Konu: Trieste Limanı Satılık Alan Bilgisi

Ankara, 07/01/2026

Sayın Üyemiz,

Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM)'den alınan bir yazıda, T.C. Ticaret Bakanlığı Uluslararası Hizmet Ticareti Genel Müdürlüğünden alınan bir yazıya atfen, Trading Consulting Services isimli firma tarafınca Milano Başkonsolosluğu Ticaret Ataşeliğimizle temasa geçildiği ve ülkemiz ihracat ve ithalat lojistiği açısından önemli bir yere sahip olan İtalya'nın Trieste şehrinde liman bölgesinde bulunan toplam 95.000 m²'lik bir alanın satışa sunulacağına ilişkin bilgi verildiği bildirilmektedir.

Yazıda devamla, Ticaret Ataşeliğimizce satışa sunulacak alana ilişkin; alanda halihazırda bulunan eski yapıların yıkım işleminin devam ettiği, yine yıkım sonrasında alanın ıslah çalışmalarının olacağı, söz konusu sürecin 2027 yılı sonunda tamamlanacağı, 95.000 m²'lik alanın 57.000 m²'lik kısmının tesis inşası için kullanılabileceği ve mezkur alanın liman içinde bir alan olarak ülkemiz için lojistik üssü olarak önemli bir potansiyeli haiz olduğu değerlendirilmesi yapıldığı belirtilmektedir.

Bilgilerine sunulur.

S. Tansel KÜNBİ
Genel Sekreter A.
Şube Müdürü

Ek:

- 1- Türkçe Not (88 Sayfa)
- 2- İngilizce Not (88 Sayfa)

Ayrıntılı bilgi için: Ayşenur Altan - BSHS

Orta Anadolu İhracatçı Birlikleri Genel Sekreterliği

Ceyhan Atuf Kansu Cad. No: 120

06520 BALGAT ÇANKAYA ANKARA

Tel : (312) 447 27 40 Faks : (312) 446 96 05 - 447 01 80

e-posta : info@oaib.org.tr / www.oaib.org.tr

S. Tansel Künbî tarafından 5070
sayılı kanun gereğince güvenli
elektronik imza ile imzalanmıştır.



PORT OF TRIESTE

AREA EX VENEZIANI & EX MANIFATTURA TABACCHI

Zona Noghere

Via A. Malaspina - Trieste



Introduction

This technical-economic report has been prepared on behalf of **Trading Consulting Services**, the agent responsible for analysing, structuring and presenting the investment opportunity relating to the *Ex Veneziani & Ex Manifattura Tabacchi* property complex, located in Via A. Malaspina - Trieste, on behalf of the owners of the Ex Veneziani and Ex Manifattura Tabacchi complex.

Trading Consulting Services acts as an advisor responsible for evaluating the asset and identifying potential investors interested in acquiring the area, as well as overseeing the general coordination of the information process.

The specialist technical activities, site inspections, document collection and preliminary checks on the property and on the urban, environmental and structural conditions of the area were carried out by surveyor **Nicola Valitutti**, the professional appointed for the technical-construction component.

The surveyor supported the preliminary investigation by preparing dimensional, urban planning, cadastral and operational analyses of the area in question.

The management of legal and administrative relations, institutional discussions and contractual aspects relating to this operation is entrusted to **Francesca Landillo**, who assists the Agent in defining the regulatory framework, verifying compliance and protecting the interests of the parties involved.

Surveyor Valitutti and Ms Landillo maintain regular relations with the professionals, technicians and competent structures of the Port System Authority of the Eastern Adriatic Sea and with the technical bodies operating in the area of the Port of Trieste, from which part of the information and technical data contained in this document has been obtained.

This report is therefore the result of joint and coordinated work between all the professionals involved, aimed at providing an accurate, transparent and technically verified representation of the investment opportunity under analysis.

All technical, urban planning, cadastral and descriptive information contained in this document has been obtained from official sources, direct checks carried out by the professionals in charge and discussions with the competent bodies. The contents have been carefully verified and reflect, as far as is currently known, real, reliable data that complies with the available documentation.

1. DOCUMENT OVERVIEW	4 - 5
2. THE PORT OF TRIESTE: STRATEGIC, ECONOMIC AND INVESTMENT CONTEXT	6 - 43
3. VENEZIANI AREA - TOBACCO FOR SALE	44 - 46
4. PHOTOGRAPHIC AND GRAPHIC DOCUMENTATION	47 - 55
5. SEISMIC REPORT	56 – 60
6. INFORMATION ON PNRR INTERVENTIONS AND 'PIER VIII' OF THE PORT OF TRIESTE AND THE NOGHERE AREA – FORMER VENEZIANI AND FORMER TOBACCO MANUFACTURING AREA NATIONAL COUNCIL OF ENGINEERS	61 - 85
7. ECONOMIC REQUEST	86 - 87
8. CONCLUSIONS AND INVESTMENT PROPOSAL	88

1 – OVERVIEW OF THE DOCUMENT

This document is a technical analysis and evaluation report on a real estate investment transaction located within the Port of Trieste, one of Europe's most strategic and dynamic logistics systems.

The aim is to provide potential buyers with a clear, comprehensive and structured overview of:

- of the economic and infrastructural context in which the property is located;
- the technical characteristics of the asset and the related development project;
- the development opportunities and potential returns associated with the investment.

The context: Trieste, a growing European port.

The Port of Trieste is now Italy's leading port in terms of total tonnage and one of the continent's main intermodal rail hubs. The combination of:

- its strategic location at the crossroads between the Mediterranean and Central Europe,
- direct connections with Austria, Germany, and the Danube region,
- Simplified Logistics Zone (ZLS),
- a public and private investment plan for 2025–2030 worth over €1.1 billion,

makes Trieste a mature but still expanding logistics and industrial platform, particularly attractive to infrastructure, real estate and industrial investors.

In recent years, the port has seen steady growth in traffic, an increase in rail freight and a strong focus on energy transition and process digitalisation. Against this backdrop, the real estate assets within the port area are becoming increasingly strategic.

The asset for sale: an industrial-logistics property in the port area located in the Noghère Zone (see chapter 6).

The transaction covered by this document concerns the area within the port district of Trieste (see chapter 3).

In summary, the property has the following main characteristics:

- Type: area with different types of use
- Total area: 96,000 square metres (former VENEZIANI and former MANIFATTURA TABACCHI areas)
- Buildable area: 48,000 square metres (50% of the total) or up to 60% in proportion to specific types of energy and environmental redevelopment works to be established in the Territorial Intervention Plan (PTI). Urban planning standards require the availability of parking spaces covering a minimum area of 15% of the lot.
- Railway entrance to the private area with direct connection to the junction.
- Location of the area in front of the quay for loading and unloading goods from container ships.
- Potential uses: logistics, light industry, port services, energy hub, etc., in line with current planning.

Its location within the port and proximity to docks (with approved plans for "advanced docking for loading and unloading goods from container ships"), railways and the main road network allow for flexible configurations that are highly integrated with existing logistics and production flows.

The project involves the complete demolition (already underway) of the entire EX VENEZIANI and EX MANIFATTURA TABACCHI areas and delivery of the site already fully reclaimed.

The project is designed to maximise the value of the asset, aligning it with:

- the needs of port and industrial operators,
- market trends (integrated logistics, intermodality, value-added activities),
- the development policies of the port-city-inland port system.

Why this operation is attractive to investors.

The operation offers a rare combination of:

- real estate assets in a primary port area, with the possibility of reconfiguration;
- entry into a growing port, supported by robust public and private investment plans;
- favourable regulatory environment (ZLS, access to European incentives and instruments);
- potential for stable and growing returns in the medium to long term, in a sector – logistics and ports – considered strategic at European level.

The rest of the document provides:

- a structured analysis of the Port of Trieste and its economic evolution;
- a detailed technical description of the property;
- a schedule of works;
- photographic documentation;
- and a section dedicated to the financial request.

2 – THE PORT OF TRIESTE: STRATEGIC AND ECONOMIC CONTEXT

Strategic vision, economic analysis and investment opportunities 2025-2035.

The Port of Trieste ranks as one of Europe's most advanced and dynamic maritime hubs, combining strategic geography, deep-water capabilities and unrivalled integration between port, rail and industrial logistics.

Located at the northernmost point of the Mediterranean, it connects Central and Eastern Europe with global trade routes, serving as a natural maritime gateway for Austria, Germany, the Czech Republic, Hungary and beyond.

This section presents a comprehensive briefing memorandum on the current structure, economic outlook and future development plans of the Port of Trieste. It consolidates qualitative and quantitative insights on infrastructure investments, digital transition, sustainability goals and competitive advantages guaranteed by its unique International Free Port regime.

Through an in-depth analysis of PNRR-funded projects, public-private partnerships and long-term strategic programmes, the report outlines how Trieste is positioning itself as a European gateway for logistics, industry and energy transition, a model of port innovation and resilience within the evolving global supply chain landscape.

It describes Trieste as a logistics and industrial hub of European importance — unique in terms of its geographical location, Free Port regime and rail interconnections — detailing the structure of its terminals, traffic volumes, expanding infrastructure, publicly and privately funded projects, and economic opportunities linked to the green and digital transition, within a framework of modern governance and regulatory stability that makes the port a mature and high-potential investment platform.

Index

SECTION 1 – General introduction

- 1.1 A continental port in the heart of the Mediterranean
- 1.2 A legal heritage that is a competitive advantage
- 1.3 The strength of intermodality: rail as the backbone
- 1.4 Modern governance and strategic planning
- 1.5 Trieste towards 2030: a green, digital and competitive port

SECTION 2 – Geographical and infrastructural context

- 2.1 Strategic location
- 2.2 European TEN-T hub
- 2.3 Maritime accessibility
- 2.4 Land network
- 2.5 Inland ports and logistics platforms
- 2.6 Operational areas
- 2.7 Capacity and performance
- 2.8 Investment-ready ecosystem

SECTION 3 – Port structure and terminals

- 3.1 General architecture
- 3.2 Pier VII – Trieste Marine Terminal
- 3.3 Trieste Logistics Platform
- 3.4 SIOT Energy Terminal – TAL Oil Pipeline
- 3.5 Zaule Industrial Port
- 3.6 Old Port
- 3.7 Ro-Ro and automotive terminal
- 3.8 Passenger and Cruise Terminal
- 3.9 Investment opportunities and PPP
- 3.10 Trieste: a multi-sector, resilient port

SECTION 4 – Analysis of traffic and market trends

- 4.1 Traffic trends
- 4.2 Container traffic
- 4.3 Energy and liquid bulk
- 4.4 Ro-Ro traffic
- 4.5 Solid bulk and general cargo
- 4.6 Rail and intermodal transport
- 4.7 Maritime network
- 4.8 Comparison with other European ports
- 4.9 Projections for 2025–2030
- 4.10 Opportunities for investors
- 4.11 General conclusion

SECTION 5 – Development plans, PNRR and investments

- 5.1 Financial framework
- 5.2 Infrastructure guidelines
- 5.3 Inland ports and territorial integration
- 5.4 PPP opportunities
- 5.5 Strategic vision for 2035
- 5.6 Conclusions

SECTION 6 – Economic analysis and property values

- 6.1 Macroeconomic context
- 6.2 Economic analysis
- 6.3 Property values

6.4 European port benchmarks

6.5 Area on offer

6.6 Value and expected return

SECTION 7 – Conclusion

7.1 Strategic summary of the port system

7.2 Key results 2015–2025

7.3 Consolidated competitive advantages

7.4 Vision 2030–2035: Trieste European Gateway

7.5 Opportunities for investors and stakeholders

7.6 Final conclusions

SECTION 1 – GENERAL INTRODUCTION

The Port of Trieste is not just a maritime infrastructure: it is an integrated economic and logistics system that has been connecting the Mediterranean with Central Europe for over three centuries.

It is the only port in the European Union that combines four strategic features in one place: deep natural waters, direct high-capacity rail connections, an international free port regime, and governance focused on sustainability and innovation.

Its geographical position — at the northern end of the Adriatic Sea, a few dozen kilometres from the Slovenian border and less than 500 km from Vienna — makes it the natural gateway to the markets of Central and Danube Europe, a region with over 200 million inhabitants and a combined GDP of over €4 trillion.

This is why Trieste is often referred to as a 'continental port in the Mediterranean': a hub capable of serving both North-South and East-West flows, reducing time, costs and environmental impact compared to ports in Northern Europe.

1.1 A continental port in the heart of the Mediterranean

Trieste's main competitive strength derives from its physical proximity to major European industrial centres. Vienna is just 8 hours away by train; Munich less than 10; Bratislava, Budapest and Prague can be reached in a day.

This direct connection between sea and industry shortens transit times for goods coming from the Suez Canal by 4-5 days compared to traditional routes to Rotterdam or Hamburg.

In a global market that is increasingly sensitive to energy costs and sustainability, this reduction in logistics has enormous economic value: for manufacturing companies in Austria, Germany, the Czech Republic and Hungary, Trieste represents the shortest, cheapest and 'greenest' route to the sea.

For Mediterranean companies, on the other hand, it means having a direct and rapid channel to the main industrial districts of Central Europe.

Trieste is connected to the European TEN-T 'Baltic-Adriatic' and 'Mediterranean' corridors, which places it within the European Union's priority network.

This guarantees access to European infrastructure funds (Connecting Europe Facility, PNRR, Complementary Fund) and consolidates the port's role as a strategic transnational hub in continental logistics.



Figure 1 Logistics map of Central Europe with rail routes and connections from Trieste to Austria, Germany, Hungary and the Czech Republic.

1.2 A legal legacy that is a competitive advantage

Trieste is the only European port that still enjoys a fully operational international free port regime operational free port regime, recognised by international law.

This status, established in 1719 by Emperor Charles VI of Habsburg and confirmed by the 1947 Peace Treaty and Legislative Decree 84/1994, allows for the introduction, processing, storage and re-export of goods with suspended customs duties and VAT.

For an investor or logistics operator, the advantage is clear:

1. goods can be processed, assembled or repackaged within the port without entering Italian customs territory;
2. capital can benefit from a neutral and competitive tax environment;
3. flows are managed with maximum flexibility and without time limits on storage.

Today, the Free Port is also a digital port: the Port System Authority has introduced electronic procedures and integrated flow tracking, while the 'Fast Corridor' system connects Trieste's terminals to the main Italian (Verona, Padua, Milan) and Central European interports, enabling the automated transfer of containers under controlled customs procedures.

This makes Trieste an attractive location for value-added logistics and light manufacturing activities, such as packaging, labelling, component manufacturing and pre-market testing, sectors that benefit from duty exemption and the possibility of re-exportation.



Figure 2 The international free port regime: tax and logistical advantages for operators.

1.3 The strength of intermodality: rail as the backbone

Trieste is Italy's leading railway port and one of Europe's main ports in terms of the volume of goods handled by rail.

In 2024, more than 11,000 trains were handled, connecting the port daily with Austria, Germany, Hungary, Slovakia and the Czech Republic.

Over 50% of containers arrive or depart by rail, a percentage that no other Italian port and very few European ports can boast.

The internal rail network extends for over 70 km of tracks connected directly to the quays. Trains can reach lengths of up to 750 m, TEN-T standard, without decoupling operations.

The TMT – Trieste Marine Terminal container terminal has 5 tracks, each 600 m long, and a direct connection to the RFI network, allowing a continuous 'ship to train' flow.

Daily connections reach Vienna, Linz, Graz, Salzburg, Munich, Ulm, Budapest, Prague and Bratislava, operated by international operators such as ÖBB Rail Cargo Group, DB Cargo, Metrans, Alpe Adria and Adriafer.

This integrated intermodality generates a tangible competitive advantage: lower transport costs per tonne/kilometre, shorter delivery times and up to 60% reduction in CO emissions compared to road transport.

Rail expansion is not limited to national borders. Trieste is also connected to strategic dry ports such as Ferneti and Cervignano del Friuli, as well as the interports of Padua and Verona, creating an extensive logistics network that allows investors to operate from Trieste as if they were already in the heart of Europe.

For an operator or infrastructure fund, this structure means access to a port where the logistics chain is already complete: from sea to rail, from rail to manufacturing, without interruptions or inefficiencies.

1.4 Modern governance and strategic planning

The Port System Authority of the Eastern Adriatic Sea (AdSP MAO), which manages the ports of Trieste and Monfalcone, has adopted a governance model based on transparency, planning and innovation.

The 2024-2026 Three-Year Operational Plan and the 2030 Strategic Plan set measurable objectives in terms of sustainability, digitalisation and international competitiveness.

The main areas of development include:

1. extension of Pier VII, with an increase in capacity to 1.2 million TEU;
2. construction of the digital Gate IV, automated access control and container scanners;

3. Trieste Logistics Platform (PLT), €200 million investment to connect port and railway;
4. cold ironing projects to power ships from the quay and reduce emissions;
5. redevelopment of the Old Port, intended to host urban functions and light services;
6. development of the Punto Franco Nuovo and Molo VIII, with new areas for industrial logistics.

Overall, the plan involves over €700 million in investments, coming from PNRR funds, CEF and private capital. There are also plans to create a joint venture, 'PCS NewCo S.r.l.', to manage the platform. digitalisation of the port and multimodal ICT services, strengthening the technological component of the system.

This advanced governance provides stability and long-term vision, reducing risk for investors and ensuring that every initiative is part of a coordinated and monitorable strategy.

1.5 Trieste towards 2030: a green, digital and competitive port

The future of the port is already under construction.

By 2030, Trieste aims to become one of Europe's first zero-emission ports and the benchmark reference model for sustainable logistics in the Mediterranean.

The 'Port Grid' project, funded by the PNRR, involves the creation of a *smart port grid* for efficient energy management and the integration of renewable sources, with an estimated 55% reduction in emissions by the end of the decade.

On the digital front, the upgrading of the Sinfomar - Port Community System platform will ensure full interoperability between port operators, customs, railways and freight forwarders, enabling the adoption of IoT, AI and blockchain technologies for the traceability of goods.

The goal is a paperless port, where every document, transit or payment is carried out digitally and transparently. transparent.

From an operational point of view, the expansion of Pier VII will increase container capacity to over 1.2 million TEU/year, with new high-reach cranes, automated yards and additional tracks.

At the same time, the Logistics Platform will become the convergence point for intermodal operators and manufacturing companies interested in setting up in a tax-advantaged area.

This combination of physical infrastructure, ecological transition and digitalisation places Trieste among the most advanced ports on the continent.

For an investor, this means entering a 'ready-for-future' ecosystem: a port that is already sustainable, technologically mature and perfectly connected to the markets that matter.

In short, Trieste is not just a port: it is an evolving strategic European platform, where history merges with innovation and where investing today means positioning oneself at the centre of the logistics of the future.

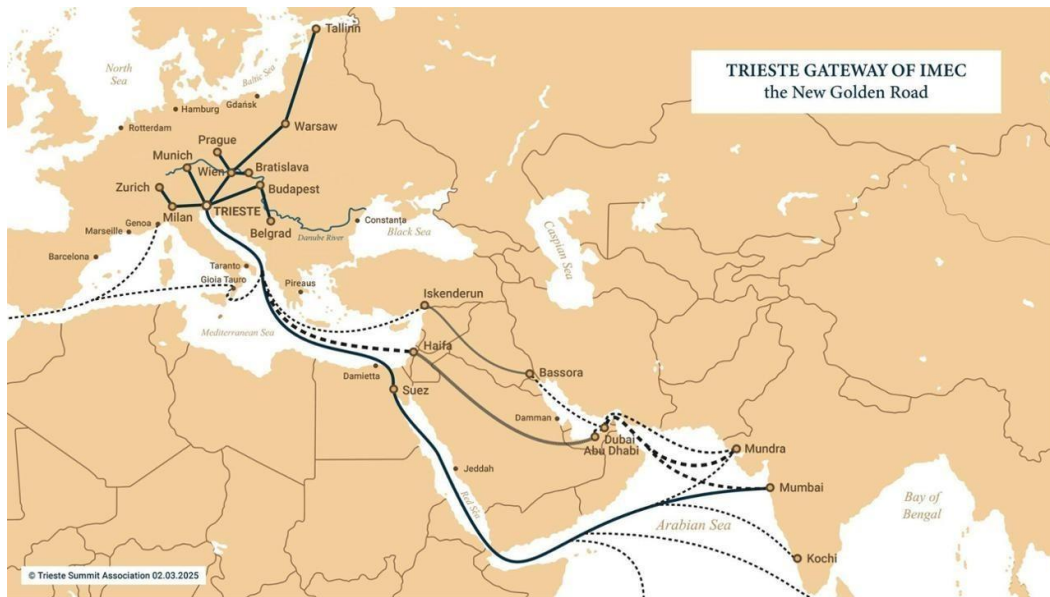
SECTION 2 – GEOGRAPHICAL AND INFRASTRUCTURAL CONTEXT

The Port of Trieste occupies a geographical position that is simply perfect in terms of logistics. It lies at the northern end of the Adriatic Sea — the closest point to Central and Danubian Europe in the entire Mediterranean — and is located in the heart of a region, Friuli Venezia Giulia, which has always been a natural bridge between the Latin, Slavic and Germanic worlds.

Within a radius of a few hundred kilometres, Trieste is connected to Vienna, Munich, Prague, Bratislava and Budapest, the main production and logistics centres of Central and Eastern Europe.

This geographical proximity, combined with a fully integrated rail and road transport system integrated transport system, makes Trieste the most efficient and sustainable maritime entry point for Central Europe. It is no coincidence that many European and Asian multinationals have chosen the port as their main landing platform for their flows to Austria, southern Germany and Eastern Europe.

In an era in which logistics has become as strategic as industrial production, Trieste is not just a 'gateway to the sea', but a continental economic asset: a system of infrastructure, connections and special regimes that extends far beyond the coastline.



2.1 Strategic location: where the Mediterranean meets Central Europe

Trieste's value stems from its unique geographical location.

The port overlooks a deep natural bay, protected from the winds and with direct access to the Adriatic Sea, but at the same time it is literally nestled between the Alps and the Danube plain.

Nowhere else on the European continent are the sea and the industrial heart of the continent so close. The

distances speak for themselves:

1. Vienna: 505 km – reachable in less than 8 hours by rail;
2. Graz: 380 km – less than 6 hours by train;
3. Munich: 610 km – 9 hours by train;
4. Budapest: 560 km – 10 hours by direct connection;
5. Prague: 720 km – one day by train;
6. Ljubljana: just 95 km.

This means that Trieste is closer to Vienna or Munich than the major ports of Northern Europe.

For Austrian and German companies, choosing Trieste is not a marginal alternative: it is a choice of efficiency.

Furthermore, the port's location within the northern Adriatic arc makes it complementary to the ports of Koper (Slovenia), Rijeka (Croatia) and Venice, with which it forms a Euro-Adriatic macro-logistics area in

compete with the major hubs of Rotterdam and Hamburg.

In this system, Trieste acts as the leading port, thanks to its natural depth, the size of its operational areas and its historic role as an international free port.



Figure 3 Rail and road connections from the Port of Trieste to Central Europe.

Source: European logistics documents or TEN-T corridor atlases

2.2 A key node in the European TEN-T network

Trieste's value is not only geographical, but also infrastructural.

The port is located on two of the nine strategic TEN-T (Trans-European Transport Network) corridors, which form the backbone of the European Union's mobility system:

1. the Baltic-Adriatic Corridor, which connects the Polish ports of Gdańsk and Gdynia to Northern Italy (Ravenna, Bologna) via Vienna, Bratislava and Ljubljana.
2. The Mediterranean Corridor, which connects eastern Spain (Valencia, Barcelona) to the Hungarian border, passing through Marseille, Turin, Venice and Trieste.

This dual membership makes Trieste a 'core' node in the European network, with privileged access to funds for railway interoperability, customs digitalisation and transport decarbonisation.

It also means that the rail and road infrastructure connecting to the port is classified as being of European interest: The lines are electrified, high-capacity and compatible with 740–750 metre trains, TEN-T standard.

This guarantees operators an efficient and stable rail service, without bottlenecks or structural limitations.

In addition to its continental dimension, Trieste is also a hub for the energy corridor network (TEN-E), thanks to the presence of the TAL – Transalpine Pipeline, which supplies 90% of Austria's oil needs, 50% of Bavaria's and part of the Czech Republic.

In this sense, the port is not only logistical but also energy-related, and constitutes a truly strategic infrastructure strategic infrastructure for European security of supply.

2.3 Maritime accessibility: a 'deep-sea ready' port

From a maritime point of view, Trieste is considered a natural 'deep-sea' port, thanks to its depths of up to 18 metres, among the deepest in the entire Mediterranean.

This allows it to accommodate the world's largest container ships (ULCV – Ultra Large Container Vessels), oil tankers and latest-generation ro-ro ships, without the need for artificial dredging.

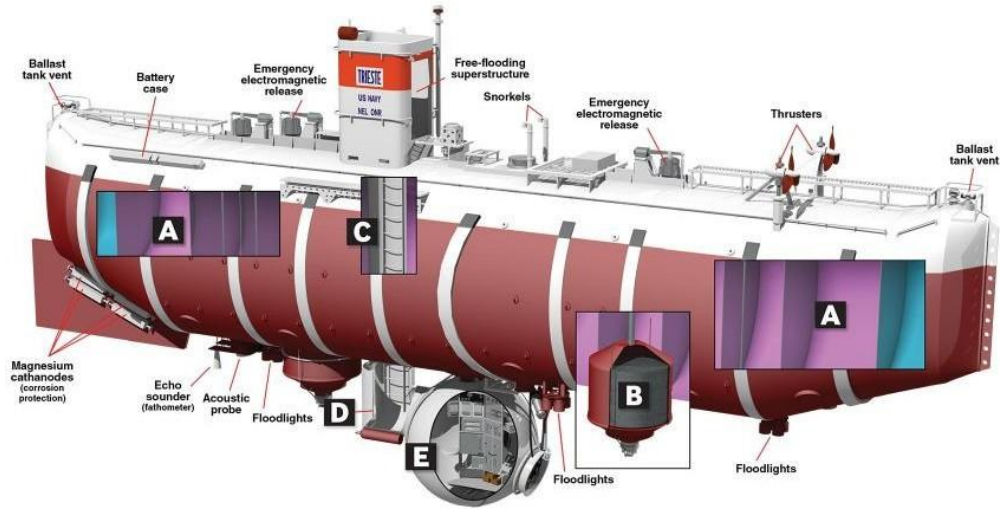


Figure 4 Aerial view of the container terminal at the Port of Trieste and seabed depths of up to 18 m.
Source: Official images from AdSP MAO or terminal operators.

The advantage is twofold:

on the one hand, lower maintenance costs and constant operation; on the other, the possibility of offering direct Asia-Trieste routes, which have been increasing in recent years thanks to companies such as MSC, CMA-CGM and Maersk, which see the port as a sustainable alternative to Northern European ports.

From 2022, Trieste will also be a regular port of call for direct call ships from the Far East, with transit times of travel time of approximately 22–24 days from Shanghai, compared to 28–30 days to Rotterdam.

This reduces the time-to-market for European industry and lowers the overall costs of the logistics chain.

Maritime access to the port is direct, with no narrow channels or sharp bends: the manoeuvring basin allows safe operations in all weather conditions.

Annual operational efficiency exceeds 99%, with very few days of downtime due to adverse weather conditions — a rare indicator of reliability in European ports.

2.4 Land network: full integration between road and rail

Trieste is connected to the Italian and European motorway network via two main routes:

1. A4 Turin–Trieste, connecting the airport with the Po Valley corridor and the markets of Northern Italy;
2. A34 Villesse–Gorizia, which opens up to Slovenia and the markets of Eastern Europe.

Motorway access is immediate and separate from urban traffic, ensuring continuous flows of lorries and heavy goods vehicles to the port.

All gates are equipped with digital systems for booking, automatic vehicle registration and container control via OCR scanning and X-rays.

But the real strength of Trieste's land-based system is its railway.

The internal network exceeds 70 km of track, over 50 km of which is electrified, directly connecting container terminals, customs warehouses and energy depots.

Every operational area of the port — from Pier VII to the SIOT terminal to the Logistics Platform — is served by internal railway connections, with immediate access to Trieste Campo Marzio station, the main port railway hub.

In 2024, over 11,200 freight trains passed through, a national record.

The trains reach destinations such as Vienna, Munich, Duisburg, Bratislava, Prague and Budapest, with a

daily frequency exceeding 25 connections.

The management of manoeuvres is entrusted to Adriafer, a subsidiary of the Port Authority, which coordinates directly with RFI to optimise train paths and reduce stopping times.

This efficiency makes Trieste Italy's busiest port for rail transport: over half of all containers depart or arrive by train.

It is a model of sustainability and productivity recognised at European level as a 'best practice' for green logistics.

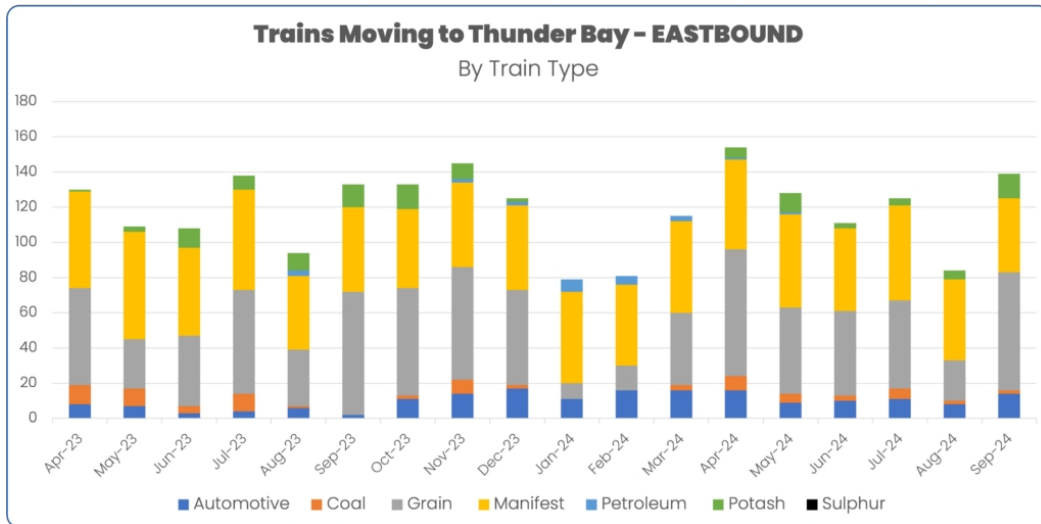
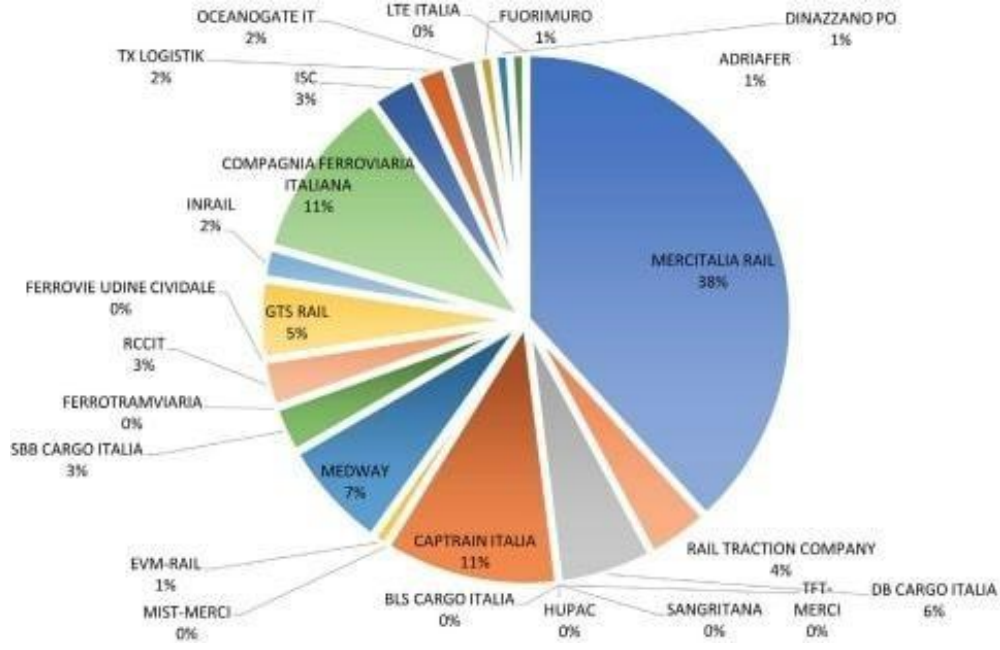


Figure 5 Evolution of rail traffic and intermodal share at the Port of Trieste.

Source: Annual report of the Port System Authority of the Eastern Adriatic Sea, Adriafer or Italian logistics reports.

2.5 Inland ports, logistics platforms and land hubs

The Trieste port system does not end at the port boundary: it extends over a network of interconnected logistics platforms and dry ports, which greatly expand the operational capacity of the system.

1. Cervignano del Friuli freight village: a European-level logistics hub with over 250,000 m² of space, customs facilities, warehouses and 750-metre connecting tracks for trains.
2. Ferneti Interport (TS): located 10 km from the port, it is an international logistics centre specialising in road and customs traffic, connected to the A34 motorway and the Slovenian network.
3. Trieste Logistics Platform (PLT): inaugurated in 2024, it is the flagship project of Trieste's new integrated logistics system.
Built on an area of 120,000 m², it has quays, refrigerated warehouses, internal tracks and direct connections to Pier VII and the national railway network.
It is the junction between the port and the hinterland, and hosts international supply chain and value-added logistics operators.

This modular architecture allows for total operational flexibility: goods can be unloaded, processed, stored or redirected according to production needs.

For investors, the presence of already-developed hinterland areas reduces risk and investment return time, allowing for the immediate establishment of logistics or industrial activities.

2.6 Operational areas and specialisation

The port is divided into five main areas, each with its own specific purpose:

1. Porto Franco Vecchio: 600,000 m² of historic area undergoing urban and logistical redevelopment, intended for cultural, technological and service functions.
2. Porto Franco Nuovo: the most modern and operational part, home to container, ro-ro and bulk terminals, with direct connections to the PLT.
3. Scalo Legnami: a multifunctional area for general cargo, miscellaneous goods and forestry products.
4. Scalo Industriale di Zaule: hub for solid and liquid bulk, chemicals and metallurgy; it also houses energy plants and oil pipelines.
5. Trieste Logistics Platform: the hub connecting the port and the hinterland, a symbol of Trieste's logistics 4.0 infrastructure.

2.7 Capacity, efficiency and performance

In 2024, the port handled approximately 63 million tonnes of goods, of which 25 million were in the oil sector, 15 million in containers and the rest in ro-ro, bulk and miscellaneous traffic.

Containers reached 850,000 TEU, with a target of exceeding one million by 2026. Over 11,000 trains per year, 24 pairs per day and more than 50% of rail share make Trieste the Italian benchmark for intermodality.

The average time containers spend at the quay is 1.8 days for imports and 2.9 days for exports, among the lowest lowest on the continent.

2.8 An infrastructure ecosystem ready for investment

Trieste is now ready: all the key infrastructure is already in place, connected, operational and managed with stable and transparent governance.

Future plans — financed by the PNRR, European funds and private capital — are not intended to 'create' the port, but to expand its capacity and make it more digital, green and competitive.

For an institutional investor, this reduces the risks typical of other developing ports.

Trieste is not a project 'to be built': it is a mature platform that already offers immediate returns and is part of a stable geopolitical context, supported by pro-business public policies and a European context that considers the port a priority infrastructure.

In short, Trieste's geographical and infrastructural context is now one of the most solid and complete in the entire Mediterranean basin: a ready, sustainable and integrated logistics base, ideal for industrial, energy, real estate and intermodal projects.

SECTION 3 – PORT STRUCTURE AND TERMINALS

The port system of Trieste is now one of the most modern, complex and efficient in Europe. It covers a total area of over 2.3 million square metres, with 12 kilometres of operational quayside and depths reaching 18 metres — unique in Italy and among the highest in the Mediterranean. The structure is organised according to an integrated model that combines commercial and industrial terminals, energy plants, logistics platforms and dry ports, all interconnected by a 70 km internal railway network and digital flow management systems.

Governance is entrusted to the Port System Authority of the Eastern Adriatic Sea (AdSP MAO), which also coordinates the port of Monfalcone, creating a single regional logistics and industrial hub. This integrated management has transformed Trieste into a complete multimodal platform, capable of handling containerised, bulk, oil, ro-ro, general cargo and passenger traffic in a regulatory context that is unique in Europe: the international free port regime.

3.1 General architecture of the port system

The port is divided into five main areas, each with a specific vocation and a strategic function in the overall balance of traffic:

1. Pier VII – Container Terminal (TMT)
The main terminal in the Northern Adriatic for containerised traffic, managed by the T.O. Delta group with the participation of MSC.
It is the epicentre of Asia-Europe flows and the intermodal rail network connecting Trieste to the markets of Austria, Germany and Hungary.
2. Trieste Logistics Platform (PLT)
New advanced generation intermodal terminal, completed in 2024.
It acts as a direct link between the port, railway and motorway, hosting logistics and manufacturing operators under the Free Port regime.
3. SIOT Terminal and Transalpine Pipeline (TAL)
The energy heart of the port, entry point for crude oil destined for refineries in Austria, Germany and the Czech Republic.
It is one of the most strategic oil infrastructures in Europe.
4. Zaule Industrial Port
An area dedicated to heavy industry and raw materials logistics, with companies in the chemical, steel and construction materials.
Special industrial zone, with multi-year concessions and direct access to the sea and railways.
5. Porto Vecchio and areas of urban regeneration and light logistics
The old nineteenth-century port, now the subject of a large-scale urban, technological and tourism redevelopment project, technology and tourism, offering great opportunities for real estate and sustainable urban logistics.

In addition to these macro-areas, Trieste also has Ro-Ro, motor vehicle, general cargo, grain and fertiliser terminals, as well as a passenger terminal in the city centre.

3.2 Pier VII – Trieste Marine Terminal (TMT)

Pier VII is the commercial hub of the port and one of the most efficient container terminals in southern Europe. Managed by Trieste Marine Terminal S.p.A. (TMT) — controlled by the T.O. Delta group (60%) and MSC – Mediterranean Shipping Company (40%) — it is a strategic logistics asset on the global Asia–Mediterranean–Central Europe routes.

Main technical characteristics:

1. Quay: 770 metres (extending to 870 m)
2. Water depth: 18 metres natural
3. Total area: 300,000 m²

4. Quay cranes: 7 ship-to-shore (4 Post-Panamax, 3 Super Post-Panamax)
5. Internal railway tracks: 5 (600 m each)
6. Current annual capacity: approximately 850,000 TEU
7. Expected capacity after expansion: 1.2 million TEU/year
8. Rail share: >55% (among the highest in Europe)
9. Main rail operators: ÖBB Rail Cargo, Metrans, DB Cargo, Adriafer, Alpe Adria

The efficiency of the TMT is such that the average dwell time for containers is around 1.8 days for imports and 2.9 days for exports.

Loading/unloading operations are managed by a digitalised terminal operating system that optimises the use of yards and the planning of railway manoeuvres in real time.

'Molo VII Extension' expansion project (2023–2026):

An investment of over €150 million, financed by CEF, EIB and private capital, to:

1. extend the quay by 140 m and create new yards;
2. install two automated STS cranes and six electric RTGs;
3. create direct TEN-T rail connections;
4. introduce a digital twin for predictive flow management.

The goal is to position Trieste among the top five European ports in terms of rail productivity.

For investors and logistics partners, TMT is a mature but growing asset: it offers stability, international visibility and immediate synergies with the MSC network.

3.3 Trieste Logistics Platform (PLT)

The PLT is the port's most recent infrastructure and symbolises its evolution towards an integrated logistics-industrial model.

Built by Consorzio PLT S.p.A. (owned by ICOP, Francesco Parisi, T.O. Delta and other operators), the platform became operational in 2024 after a decade of design and construction, with a total investment of €200 million.

Key data:

1. Operating area: 120,000 m² (expandable to 150,000)
2. Quay: 500 m (water depth 15 m)
3. Covered yards and warehouses: 40,000 m²
4. Internal tracks: 4 x 600 m
5. Direct connection: Campo Marzio railway and A4 motorway
6. Uses: containers, general cargo, project cargo, refrigerated and industrial logistics

The distinctive feature of the PLT is its flexibility of use: the platform can be used for both maritime and rail traffic, as well as for light industrial processing in a free port regime.

and rail traffic, and as an area for light industrial processing under free port regulations.

All processes are digitised: access gates, goods management, customs flows and traceability are integrated into the Sinfomar - Port Community System.

Today, it already hosts logistics and manufacturing operators, including companies in the automotive, food and industrial components sectors.

The areas still available allow direct investment in real estate, warehouses and port services, with tax and customs benefits that are unique in Europe.

From an environmental point of view, the PLT is a model of sustainability: photovoltaic systems, LED lighting, cold ironing infrastructure and industrial water management.

For investors, it represents a 'turnkey' gateway to the Trieste system, with immediate economic returns and limited risk.

3.4 SIOT Energy Terminal – Transalpine Pipeline (TAL)

The SIOT Terminal is one of Europe's most strategic oil facilities and forms the energy backbone of the whole of Central Europe.

This is the starting point of the Transalpine Pipeline (TAL), which extends for 753 km to Ingolstadt (Germany) and supplies:

1. 90% of Austria's needs,
2. 50% of Bavaria's needs,
3. and a significant portion of the Czech Republic.

Key data:

1. Terminal area: ~400,000 m²
2. Tank capacity: 3 million m³
3. Pipeline length: 753 km
4. Maximum throughput: 40 million tonnes/year
5. Average traffic in 2024: ~36 million tonnes
6. Quays: 3 VLCC berths, water depth >20 m

The terminal is equipped with advanced security and monitoring systems, with digitalised flow management and 24-hour surveillance.

SIOT is also a pillar of the port's energy transition: studies are underway for the partial conversion to biofuel, hydrogen and LNG imports, in line with the European directives "Fit for 55" and "RePowerEU". Trieste, therefore, is not only a point of arrival for oil, but is preparing to become a multi-source energy hub for the future.

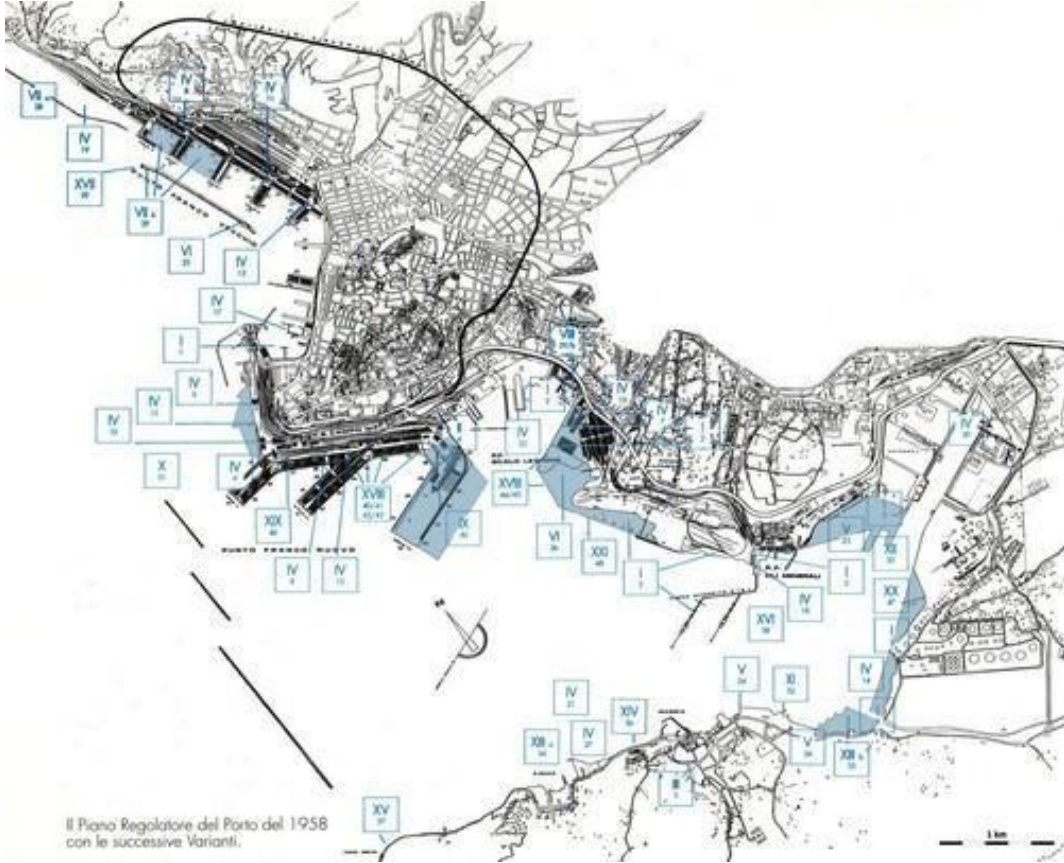


Figure 6 Transalpine Pipeline (TAL): strategic energy infrastructure connecting Trieste to Central Europe.

Source: Transalpine Pipeline company 2023.

3.5 Zaule Industrial Port

The Zaule Industrial Port is the main port-industrial hub in Friuli Venezia Giulia.

It covers approximately 700,000 m², with 15 m deep quays and dry ports directly connected

to the railway.

It specialises in the transport of solid bulk goods, chemical products, industrial raw materials, cement, coal and fertilisers.

It is home to the factories and warehouses of some of the region's leading companies, including Wärtsilä Italia, Frigomar, Silos Zaule and other chemical and metallurgical operators.

In recent years, the area has undergone environmental redevelopment and infrastructure modernisation : reinforced pavements, new internal railway networks, dust and water management systems.

The 2025–2030 development plan envisages the creation of a 'Green Industrial Cluster', a district dedicated to circular economy businesses, industrial recycling and energy production from renewable sources. For industrial or logistics investors, Zaule offers multi-year concessions, direct access to the seabed and the advantages of the Free Port regime.

3.6 Porto Vecchio – Urban regeneration and light logistics

The Old Port of Trieste is unique in Europe: 600,000 m² of historic late 19th-century buildings overlooking the sea, now undergoing a major urban regeneration and logistics operation. The 'Waterfront Trieste' project, developed by the Port Authority together with the Municipality, aims to transform the area into a multifunctional hub dedicated to:

1. innovation and research (R&D centres, start-up hubs),
2. light logistics services (micro-fulfilment, e-commerce),
3. tourism and culture (museum spaces, events, hospitality).

The area benefits from regional and EU tax incentives for the restoration of industrial buildings and is part of a broader redevelopment plan for the city's seafront.

For property investors, it is an opportunity of great symbolic and financial value: a 'showcase' for Trieste to the world.

3.7 Ro-Ro and Automotive Terminal

Trieste is the Italian leader in international Ro-Ro traffic, with over 30 weekly departures to Turkey, Greece and the Middle East.

The companies DFDS, Ekol Logistics and U.N. Ro-Ro operate direct connections to Pendik, Cesme, Mersin and other Turkish ports.

More than 500,000 cargo units (semi-trailers, vehicles, new cars) pass through each year. The

Ro-Ro terminal has:

1. Surface area: 350,000 m²
2. Dedicated ramps: 5 operational
3. Direct rail connections to Austria and Germany
4. Average turnaround time: 12 hours

Ro-Ro traffic is now one of the most dynamic segments of the port, supported by the growth in trade between the EU and Turkey and growing interest in combined ship-rail transport.

It is a sector that offers excellent investment prospects, especially in logistics infrastructure, trailer parking and maintenance services.

3.8 Passenger and cruise terminals

The Trieste cruise terminal, located in the city centre, welcomes over 300,000 passengers a year (data 2024) and hosts companies such as MSC, Costa, Marella and Viking.

After the pandemic crisis, the sector has returned to growth thanks to the port's strategic position as an alternative 'home port' to Venice.

Trieste offers direct connections to Ronchi dei Legionari International Airport and high-level tourist services level tourist services, positioning itself as a privileged starting point for cruises in the eastern Mediterranean.

3.9 Investment opportunities and partnerships

The port of Trieste is now a laboratory for public-private partnerships (PPPs).

The available areas and ongoing projects open up concrete investment opportunities in:

1. port and logistics real estate (PLT, Zaule, Porto Vecchio);
2. railway and dry port infrastructure;
3. renewable energy and cold ironing;
4. digitalisation and data platforms;
5. industrial services and ship maintenance.

Industrial partnerships and long-term concessions (up to 60 years) are available, with tax incentives deriving from the Free Port status and the Simplified Logistics Zone (ZLS) regime.

Investors can benefit from VAT exemptions, customs suspensions and customs facilities, as well as a stable and transparent regulatory environment.

3.10 Trieste: a multi-sector and resilient port

Trieste is a port that does not depend on a single type of traffic or sector.

The coexistence of containers, energy, ro-ro, industry and logistics makes it a resilient and balanced system. During global crises (Covid, Suez Canal congestion, war in Ukraine), Trieste continued to operate without interruption, confirming its status as one of the most reliable ports on the continent.

The balance between industrial, infrastructure and logistics activities, combined with a long-term vision supported by European funds and the PNRR (National Recovery and Resilience Plan), makes the port a mature, profitable investment platform with low operational risk.

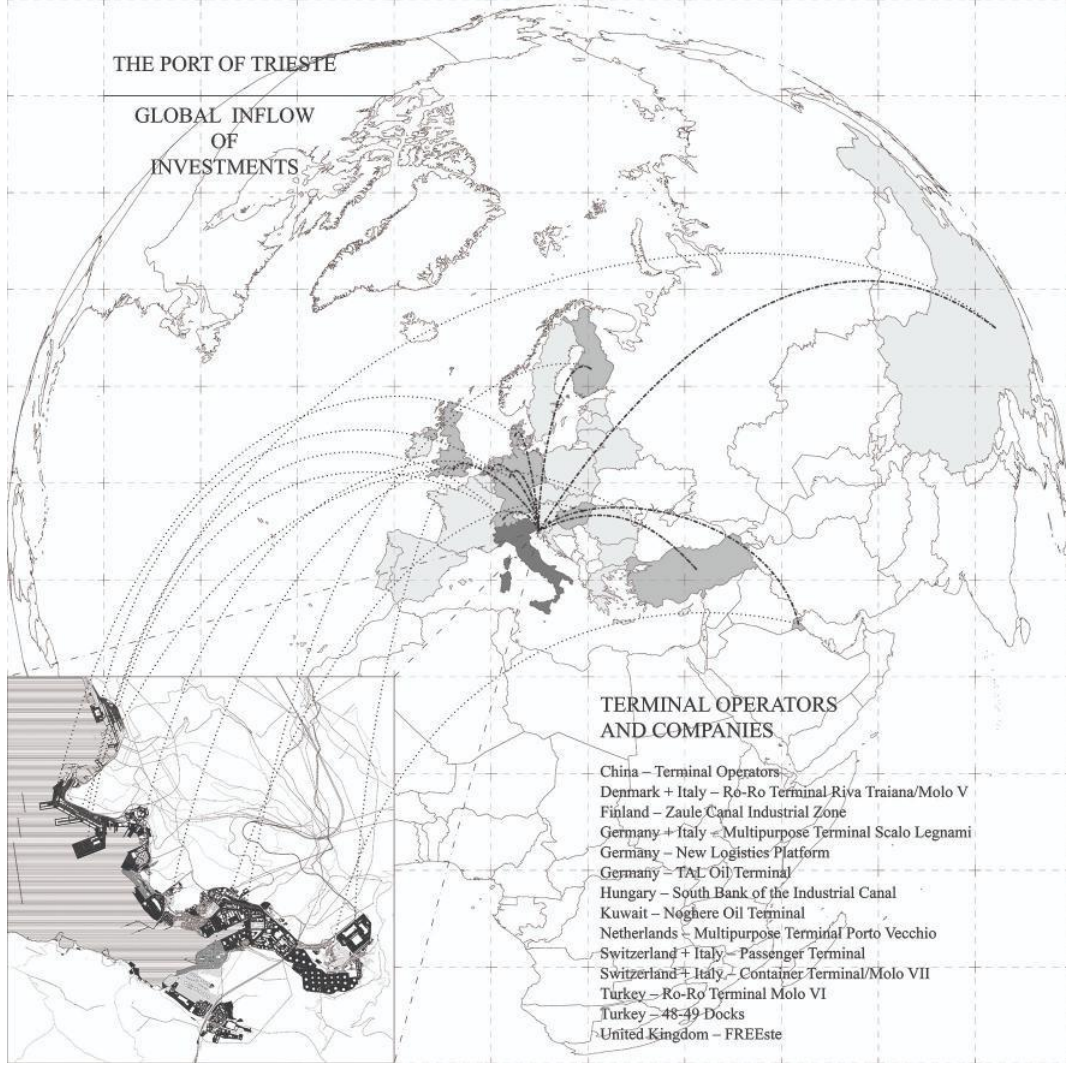


Figure 7 Trieste in the network of global corridors and Euro-Asian trade routes.
Source: Politecnico di Torino - China Room 2024

SECTION 4 - TRAFFIC ANALYSIS, INTERNATIONAL CONNECTIONS AND MARKET TRENDS

The port of Trieste is now one of the most robust, efficient and strategic logistics systems in Europe. It is Italy's leading port in terms of total tonnage handled and one of the main intermodal rail hubs on the entire continent.

This leading position is not the result of sporadic growth, but rather the outcome of a structural evolution, planned and supported by public and private investment over more than twenty years.

Over the last ten years (2015–2025), Trieste has recorded an average annual increase of 3.8% in total volumes, with peaks of 6–7% in container and ro-ro traffic, and one of the highest operational stability indices in Europe. Growth has been driven by three pillars:

1. product diversification, which reduces the cyclical risk of individual sectors;
2. geographical centrality in the central European system;
3. port-rail-inland port synergy, which makes Trieste a 'continental' rather than a coastal hub.

For investors, Trieste represents a mature port with controlled expansion dynamics, a rarity in Europe where many ports have either reached capacity (Rotterdam, Hamburg) or require major upgrading works (Venice, Genoa, Rijeka).

4.1 Traffic trends: 2015–2025

In 2015, Trieste handled approximately 56 million tonnes of cargo.

In 2024, it exceeded 63 million tonnes, and in 2025 it is estimated to reach 65 million, confirming its position as the leading port in Italy and one of the top 15 in Europe in terms of total volume.

Year	Total goods (million tonnes)	Containers (TEU)	Liquid bulk (million tonnes)	Trains/year	Rail share (%)
2015	56.0	490,000	38.2	7,800	36
2018	59.4	620,000	37.5	9,200	43
2020	60.3	790,000	36.8	10,100	48
2022	62.1	830,000	35.2	10,700	51
2024	63.0	850,000	35.8	11,200	55
2025 (estimate)	65.0	900,000	36.0	11,600	56

Sources: Port System Authority of the Eastern Adriatic Sea; ISTAT; Eurostat Logistics Dataset (2024).

The trend shows steady growth in intermodality: train movements have increased by 50% in ten years and the rail share has risen from 36% to 55%, a European record that places Trieste on a par with ports such as Hamburg (57%) and Rotterdam (50%).

4.2 Container traffic: the engine of growth

Container traffic is now the main driver of the port's development.

From 2015 to 2024, volumes grew by +73%, driven by direct routes from the Far East and a rail network that provides daily connections to major cities in Central Europe.

In 2024, Trieste handled 850,000 TEUs, with a projection of 1.2 million TEUs by 2026, thanks to the completion of the 'Molo VII Extension' project and the full operation of the Trieste Logistics Platform.

Main markets of origin/destination (2024):

1. China, South Korea, India, Japan, Singapore, Vietnam
2. Austria, Germany, Czech Republic, Slovakia, Hungary
3. United States (East Coast) and Middle East

MSC, Maersk, CMA-CGM, Evergreen, COSCO and Hapag-Lloyd operate regular services to Trieste, which is connected to over 80 ports worldwide.

The main direct services include Far East – Adriatic routes (via Suez), intra-Mediterranean services and Adriatic feeder services to Ravenna, Koper and Venice.

Competitive advantage:

The transit time from Shanghai to Trieste is 22–23 days, compared to 28–30 days from Rotterdam.

This saving of 5-7 days, combined with rapid customs clearance (thanks to the Sinfomar system), reduces overall logistics costs by 10-15% per container.

For logistics and industrial operators in Central Europe, Trieste is therefore a faster, more economical and more sustainable port of entry than the large hubs in the North.

economical and more sustainable port of entry than the large hubs in the north.

4.3 Liquid bulk and energy: the energy backbone of Central Europe

The liquid bulk segment is dominated by the SIOT terminal, which handles 100% of the flows of the Transalpine Pipeline Transalpino (TAL) pipeline.

Since 1967, the TAL has connected Trieste to Ingolstadt (Germany), crossing Austria and the Czech Republic.



Figure 8 Transalpine Pipeline (TAL) network connecting Trieste to Central Europe.
Source: Transalpine Pipeline GmbH, 2024.

It is one of Europe's most strategic energy infrastructures:

1. 753 km long,
2. transport capacity of up to 43 million tonnes/year,
3. 3 million m³ of storage in Trieste,
4. 3 dedicated quays with depths exceeding 20 m.

TAL supplies:

1. 90% of Austria's oil requirements,
2. 50% of Bavaria's,
3. and over 40% of the Czech Republic.

Since 2022, the terminal has begun a gradual conversion to also handle biofuels, LNG and green hydrogen in line with the objectives of the European 'Fit for 55' programme.

SIOT has already installed a power-to-gas pilot plant and is participating in the 'Hydrogen Valley FVG' project.

In addition to its industrial value, the Trieste energy cluster represents an infrastructure with high profitability and low risk for investors high profitability and low risk, supported by long-term contracts and stable demand over time.

4.4 Ro-Ro traffic and relations with Turkey

Ro-Ro (roll-on/roll-off) traffic has grown by 40% since 2018, making Trieste the leading European port for connections with Turkey.

Three leading companies operate here — DFDS, EKOL Logistics and U.N. Ro-Ro — guaranteeing over 30 weekly departures to the ports of Pendik, Cesme, Yalova and Mersin.

In 2024, the port handled around 500,000 semi-trailers and over 200,000 industrial vehicles, equivalent to 10 million tonnes of goods.

Ro-Ro traffic now constitutes a stable logistical bridge between the European Union and Turkey, in a geopolitical context where land-based alternatives (the Balkans, the Caucasus, the Black Sea) are less reliable.

Eighty per cent of semi-trailers continue by rail to Austria, Germany and Hungary, thanks to block trains organised by DFDS and Alpe Adria.

This intermodal model reduces emissions by 60% and lowers delivery times by up to 30% compared to traditional road transport.

The "Turkish route" is a strategic asset for Trieste: it generates constant flows, long-term contracts and offers European companies stable access to an emerging market of 85 million inhabitants.

4.5 Solid bulk and general cargo

The port handles approximately 8–9 million tonnes of solid bulk and general cargo each year, with a diversified portfolio that includes:

1. coal, minerals and raw materials for heavy industry;
2. cereals, seeds and fertilisers for the agro-industry;
3. cement, timber and steel.

This traffic is concentrated in the Zaule Industrial Port, which has 15-metre-deep quays and covered storage areas. Companies such as Wärtsilä, Frigomar, Fertilis, Silos Zaule and agri-food bulk operators operate here.

Zaule is at the heart of the "Green Industrial Cluster Trieste" project, which aims to host circular economy companies, material recovery plants and energy production from renewable sources.

For investors, it represents an area of direct expansion in the industrial, energy and real estate sectors.

4.6 Railway: the real competitive advantage

The railway is what distinguishes Trieste from any other port in the Mediterranean.

With over 11,200 trains per year and a rail share of 55%, Trieste is Italy's busiest port for rail transport and one of the top five in Europe.

The internal railway infrastructure includes 70 km of tracks and direct connections to the Trieste Campo Marzio junction, from which trains depart for:

1. Vienna (8 hours)
2. Munich (10 hours)
3. Budapest (11 hours)
4. Prague (14 hours)
5. Duisburg and Hamburg (18–20 hours)

Management is entrusted to Adriafer, a subsidiary of the Port Authority, which coordinates with RFI and European operators (ÖBB, DB Cargo, Metrans).

The adoption of customs Fast Corridors allows for the direct transfer of containers under VAT suspension to Italian freight villages (Padua, Verona, Bologna, Milan).

The result is an integrated system where containers move from the terminal to the train in less than 90 minutes, with fully digital customs procedures.

No other Mediterranean port offers similar productivity.

4.7 Maritime network and international relations

Trieste is connected to over 80 ports worldwide through direct and feeder routes.

The main companies — MSC, Grimaldi, Maersk, CMA-CGM, COSCO, Evergreen, Hapag-Lloyd, ONE — operate regular services connecting Trieste with:

1. The Far East: Shanghai, Busan, Yokohama, Ningbo, Singapore
2. Middle East and India: Jeddah, Dammam, Nhava Sheva
3. Eastern Mediterranean: Piraeus, Izmir, Istanbul, Alexandria
4. North Africa and Spain: Tangier, Valencia, Barcelona
5. North America: Montreal, New York

From a geopolitical point of view, Trieste is considered one of the key ports of the New Silk Road (Belt & Road Initiative), with growing interest from Chinese and European investors due to its position as the western terminal of the Adriatic route.

4.8 Comparative analysis with other European ports

Port	Total cargo (2024, million tonnes)	TEU (million)	Rail share	Average time Suez–Vienna	Notes
Rotterdam	440	14.4	50	30 days	Northern European port, increasing congestion
Hamburg	110	8.3	57	29 days	High efficiency but greater distance
Koper (SLO)	24	1.0	45	23 days	Similar skills but lower capacity
Rijeka (CRO)	15	0.8	30	23 days	Expanding, but space constraints
Trieste (ITA)	63	0.85	55	22 days	Free port, 18 m depth, stable growth

Trieste combines the advantages of Northern Europe (intermodality and railways) with those of Southern Europe (proximity to markets and reduced transit times).

In terms of operational performance, it is already considered the leading gateway port in Central and Eastern Europe.

4.9 2025–2030 projections and growth plans

The MAO Port Authority's 2030 Strategic Plan envisages investments of over €1 billion, including PNRR funds, CEF funds and private capital. The main objectives are:

1. 80 million tonnes of goods
2. 1.4 million TEUs
3. 13,000 trains per year
4. rail share >60%
5. CO emissions, –55%
6. Cold ironing on 70% of quays Priority

projects:

1. completion of Pier VII Extension;
2. construction of Pier VIII (new container terminal);
3. upgrading of the Campo Marzio–Villa Opicina railway line;

4. completion of customs digitisation (PCS 4.0);
5. "Green Port Trieste": electrification and widespread photovoltaics.

By 2030, Trieste will be one of the few carbon-neutral European ports, fully interconnected and digitised, with logistics capacity 40% higher than in 2020.

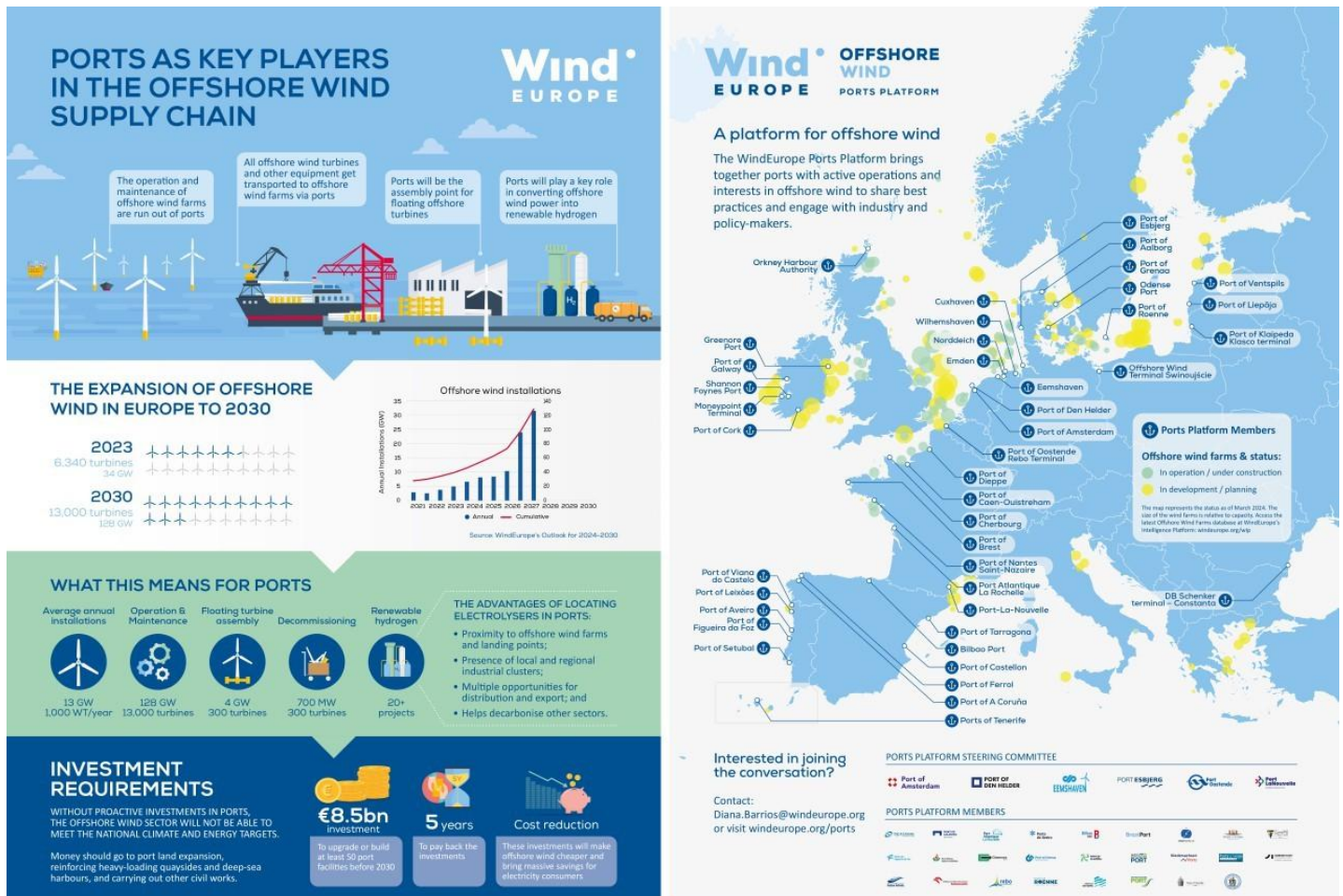


Figure 9 European Ports and Offshore Wind Supply Chain (WindEurope 2024).

Illustration showing the strategic role of European ports in the offshore wind energy transition, highlighting investment opportunities in port-based hydrogen and renewable infrastructure.

4.10 Economic considerations and opportunities for investors

For investors, Trieste represents an already productive platform, not a speculative project.

The average returns on logistics and industrial assets in the port area range between 7% and 12% per annum, with concession contracts of up to 60 years. Tax

and regulatory advantages:

1. International Free Port regime (VAT and customs duty exemptions)
2. Simplified Logistics Zone (ZLS) for new businesses
3. Access to EU funds (PNRR, Horizon, CEF, Interreg)
4. FVG regional incentives for green economy and innovation

Mitigated risks:

1. high traffic diversification (no single customer dependency)
2. stable demand from Central Europe
3. infrastructure already operational
4. stable political and institutional support

This document contains confidential and proprietary information, provided solely for the purpose of evaluating investment opportunities.

Any unauthorised use, including disclosure to third parties, is prohibited. The data is processed in accordance with Regulation (EU) 2016/679.

5070 sayılı kanun gereğince güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır. ID:4142977357FA4B414297. Bu kod ile <http://evrak.tim.org.tr/> adresinden doğrulayabilirsiniz.

5070 sayılı kanun gereğince güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır. ID:A2D07AFB696D4BA2D07A. Bu kod ile <https://evrak.ogib.org.tr/> adresinden doğrulayabilirsiniz.

For infrastructure, logistics or industrial investors, Trieste offers a unique combination of security, profitability and strategic vision.

It is a platform that combines the return logic of Northern Europe with the flexibility and tax advantages of the Mediterranean.

4.11 Conclusion: Trieste, logistics capital of the northern Mediterranean

Trieste is now positioned as the main gateway port of Central Europe, a meeting point between global shipping routes and European manufacturing.

Its strength lies in the consistency of its model: a port that is at once railway, industrial, energy, digital and green. For investors, this means being able to enter an ecosystem where everything is already in motion — infrastructure, flows, governance, projects — and where the future of European logistics is already being built.

Trieste is not a promise: it is a strategic reality that is growing with industrial logic and a continental vision.

SECTION 5 — DEVELOPMENT PLANS, PNRR, PUBLIC AND PRIVATE INVESTMENTS 2025–2030

The port of Trieste is in the midst of a new phase of expansion and structural transformation, which is propelling it towards a leading role in logistics not only in the Northern Adriatic, but throughout Central and Eastern Europe. This evolution is not the result of spontaneous growth, but of a planned strategy, supported by public investment, European funds and private capital coordinated within a coherent framework: the 2025–2030 Strategic Plan of the Port System Authority of the Eastern Adriatic Sea (AdSP MAO).

Trieste is now a port operating at full capacity, but at the same time expanding, digitising and converting to sustainability.

The overall objective is threefold:

1. Double operational and logistical capacity by 2030, thanks to new port and hinterland infrastructure.
2. Make the port carbon neutral by 2035 through an integrated energy plan.
3. Consolidate its role as an intermodal hub for Central Europe by strengthening rail and industrial connections.

The overall plan involves over €1.1 billion in direct investment, of which approximately €350 million comes from public funds (PNRR, CEF, EIB, FVG Region) and over €750 million from private capital from concessionaires, logistics operators and international infrastructure funds.

5.1 The financial framework: PNRR and European funds

Trieste is one of the Italian ports receiving the most funding from the National Recovery and Resilience Plan (PNRR), thanks to its strategic importance along the Baltic-Adriatic and Eastern Mediterranean TEN-T corridors. PNRR resources – Mission 3 'Infrastructure for sustainable mobility' – are largely earmarked for the port's energy and digital transition: electrification of quays, cold ironing, vehicle renewal, customs digitalisation and rail connections.

In addition to these, there are funds from the Connecting Europe Facility (CEF), the European Investment Bank (EIB), Cassa Depositi e Prestiti (CDP) and the Interreg Italy–Slovenia and ERDF 2021–2027 programmes, which finance cross-border cooperation and environmental sustainability.

Source of funding	Amount (€ million)	Main destination
PNRR – Sustainable mobility (Mission 3)	165	Cold ironing, digitalisation, green vehicles

Source of funding	Amount (€ million)	Main destination
CEF Transport	90	Pier VII, TEN-T connections, Campo Marzio railway
EIB + CDP	55	PLT, Zaule Green Cluster, Porto Vecchio
ERDF + Interreg	25	Cross-border projects, smart logistics
FVG regional funds	30	Incentives for businesses and green ports
Total 2025–2030	≈ 365 million	Direct public funding

In addition to this public funding, over £800 million in private capital has been provided by terminal operators (MSC, T.O. Delta, DFDS, Wärtsilä), manufacturers and energy companies (Enel Green Power, Hera, ICOP, Finint SGR, Generali Real Estate).

This public-private mix represents the largest financial platform ever activated in the Italian port system.

5.2 The eight main infrastructure guidelines

The physical and functional expansion of the port revolves around eight priority infrastructure axes, some of which are already underway and partly to be launched by 2026.

1. Extension of Pier VII – Trieste Marine Terminal

The project symbolising the modernisation of the port, co-financed by MSC, EIB, CEF and AdSP.

1. Total investment: €150 million
2. Expected completion date: 2026
3. Extension: +140 m quay, +120,000 m² yards
4. Equipment: 2 new automated STS cranes, 6 electric RTGs
5. Target capacity: +350,000 TEU/year
6. Environmental benefits: –30% energy consumption per container

The project includes a new direct rail connection to the Campo Marzio hub and a digital flow management system based on AI and digital twins.

The goal is to bring the total capacity to 1.2 million TEU, making Trieste the main container port in the Northern Adriatic.

2. Pier VIII – New multi-purpose container/ro-ro terminal

Currently in the final design phase, Pier VIII will be the main port expansion after Pier VII.

1. Estimated investment: €220 million
2. Surface area: 200,000 m²
3. Depth: 18 m
4. Functions: combined container + ro-ro traffic
5. Status: included in the PNRR and the TEN-T 'Adriatic Gateway' programme
6. Potential partners: MSC, AdSP, CDP, infrastructure funds

The new terminal will have quays equipped for 400 m ships and direct rail connections.

The idea is to create a hybrid platform capable of handling intermodal flows and special cargo, with a focus on energy efficiency (photovoltaic systems and cold ironing).

3. Campo Marzio – Villa Opicina railway upgrade

This project is strategic for intermodality.

1. Total investment: €95 million
2. Objective: 750 m trains, doubling of tracks, complete electrification
3. Impact: +20% train capacity/day
4. Partners: RFI, ÖBB, FVG Region, AdSP

The project will enable over 13,000 trains/year to be sorted by 2030, reducing manoeuvring times by 30%.

Campo Marzio will be digitally connected to the port and inland ports (Cervignano, Ferneti, Villach) with the EU Fast Corridor customs system.

4. Extension of the Trieste Logistics Platform (PLT)

1. Investment: €60 million (Port Authority, EIB, private investors)
2. Additional surface area: +30,000 m² (warehouses and refrigerated logistics)
3. Functions: containers, general cargo, project cargo, food and pharmaceuticals
4. Status: work in progress, fully operational in 2026

The PLT is set to become an integrated intermodal hub that will directly connect the port, railway and A4 motorway network.

Inside, there will be new spaces for industrial facilities under free port regulations and areas dedicated to cold storage and e-commerce.

5. Redevelopment of the Old Port – Trieste Waterfront

One of the largest urban port regeneration projects in Europe.

1. Total investment: €350 million
2. Area: 600,000 m²
3. Partners: Municipality of Trieste, CDP, AdSP, FVG Region, Finint SGR
4. Objective: to create a mixed-use district for innovation, culture and urban logistics

The area will be converted into a technological and cultural hub, hosting R&D centres, incubators, universities, conference facilities and hospitality facilities.

A logistics area for micro-fulfilment and sustainable city deliveries is also planned, in collaboration with Poste Italiane and e-commerce operators.

For property investors, Porto Vecchio represents a separate investment class: the value per square metre, currently around €400-600/m², is set to double by 2030 with the full development of the area.

6. Cold Ironing and Green Port Programme

A key project in the energy transition.

1. Investment: €80 million (PNRR, EIB)
2. Electrified quays by 2030: 70%
3. CO emissions avoided: 60,000 tonnes/year
4. Energy consumption covered by renewables: 40%

The port will install 11–16 MW power supply columns for container ships, cruise ships and ferries. At the same time, a local renewable energy production system using photovoltaics and green hydrogen (Hydrogen Valley FVG) is planned.

Green-certified shipowners will receive discounts of up to 25% on port taxes: a direct incentive to use clean fuels.

7. Zaule Green Industrial Cluster

The Zaule industrial area will be at the heart of the green conversion.

1. Total investment: €120 million
2. Partners: Wärtsilä, Enel Green Power, Hera Ambiente, ICOP
3. Area: 700,000 m²
4. Objective: creation of a district for circular economy, recycling, energy and industrial components companies.

Plans include biogas plants, industrial water treatment, hydrogen storage and low-impact production activities. The area, which is a free port, allows industrial settlements with tax and customs advantages. Concessions can last up to 60 years, with an estimated ROI of 8–10%.

8. Digitalisation and Smart Port Trieste

1. Investment: €25 million (PNRR + MIMS)
2. Objective: digital twin, blockchain and artificial intelligence for flow management.
3. System: 'SINFOMAR 4.0' – a single platform for customs, terminals and trains.
4. Result: –30% customs clearance times, +15% logistics efficiency.

The system, which is interoperable with European networks (Raildata, SafeSeaNet), will make Trieste one of the first in Europe.

Each container will be tracked in real time from the port gate to its rail destination.

5.3 Inland ports and territorial integration

The strength of the port of Trieste is not limited to the coastal perimeter: the network of connected dry ports and freight villages is a natural extension of its operations.

1. Cervignano del Friuli freight village: strategic rail hub for Austria and Germany; 220,000 m² of logistics areas available.
2. Ferneti logistics platform: customs area integrated with Slovenia; hub for road transport and goods distribution.
3. Villach Süd (Austria): Austrian dry port officially connected to Trieste through an ÖBB–Port Authority agreement. AdSP agreement.

This network creates a cross-border logistics system that is unique in Europe, capable of shifting the functional boundaries of the port to the heart of Central Europe.

5.4 Investment opportunities and PPP partnerships

The port's governance model is based on public-private partnerships (PPPs) that guarantee long-term stability and returns.

Main areas of opportunity:

Sector	Type of investment	Estimated ROI	Horizon
Port infrastructure	Terminal and quay concessions	6–8	20–40 years
Logistics and industry (PLT, Zaule)	Warehouses, facilities, customs areas	8–12	10–30 years
Energy and green port	Renewable plants, cold ironing, H,	9–11%	15–25 years
Real estate (Porto Vecchio)	Redevelopment and services	6–8	7–15 years
Digital innovation	Smart ports, traceability	10–15	5–10 years

Concession procedures follow transparent and competitive logic (tender or expression of interest), and contracts may provide for public co-financing and EIB/CDP guarantees.

5.5 Strategic vision for 2035: 'Trieste European Gateway'

The Port Authority's 2035 Plan envisages Trieste as the first carbon-neutral and fully digitalised port in the Mediterranean.

The strategic objectives are:

1. 1.6 million TEUs handled;
2. 14,000 trains/year;
3. 80 million tonnes of total cargo;
4. zero net emissions;
5. total port–city–inland port integration;
6. creation of a European Clean Energy District in the SIOT–Zaule hub.

This vision is supported by a stable partnership between AdSP, the Friuli Venezia Giulia Region, MIT, RFI, CDP and EIB, together with a network of international private operators.

Trieste will be the energy and logistics port of reference for Central Europe, positioned as an efficient and sustainable alternative efficient and sustainable alternative to the ports of the North.

5.6 Conclusion: a development model that can be replicated in Europe

Trieste is now a European laboratory for infrastructural, economic and environmental integration. The port is growing in an orderly manner, supported by a solid financial framework, competent governance and a long-term strategic vision.

For an investor, this means being able to enter a system that is

1. already operational and performing well,
2. fiscally advantageous,
3. institutionally stable,
4. and technically advanced.

At a time when European logistics is being redefined, Trieste offers one of the most concrete opportunities for infrastructure investment on the entire continent.

Not a port to be built, but a port to be expanded, innovated and exploited, with solid returns and a global vision.

SECTION 6 – ECONOMIC ANALYSIS

6.1 Macroeconomic context and competitive advantage

The port of Trieste is now one of the best-performing economic hubs in Italy and the Mediterranean.

According to the SRM–Intesa Sanpaolo study 'Italian Maritime Economy 2024', the Trieste port system

generates a total economic value of over €2.6 billion per year, including direct, indirect and induced activities.

Every euro invested in the port generates €3.5 in added value for the regional economy, one of the highest multipliers among the highest in the country.

Trieste stands out for a number of competitive advantages that are unique in Europe:

1. International Free Port regime, active in five customs areas (Franco Vecchio, Franche di Zaulle, Scalo Legnami, Canale Industriale, Nuovo Porto), which guarantees suspension of VAT, duties and taxes on imported goods.
2. Leading intermodal rail transport in Europe (55% rail share), with direct daily connections to Austria, Germany, the Czech Republic and Slovakia.
3. Natural depths of up to 18 metres, allowing the docking of latest-generation container ships (up to 400 m in length).
4. Strategic geographical location, halfway between the markets of Central Europe and the main airports of the Far East.
5. Stable institutional governance, with strong support from the Friuli Venezia Giulia Region, the EIB and the European Union.

Thanks to these factors, Trieste offers investors a combination of returns, security and long-term industrial vision.

6.2 Economic analysis of the port system

The Trieste port-inland port system is an integrated economic platform involving logistics, industry, energy, transport and services.

Indicator	Value 2024	Change 2015–2024
Direct added value	€1.05 billion	+38
Indirect/induced added value	€1.55 billion	+42
Total economic value generated	€2.6 billion	+40
Direct and indirect employment	9,000	+28

The most attractive sector for private capital is logistics and industry, with average returns of 7–10% per annum, followed by the green and energy sector (9–12%) and port real estate (6–8%).

The advantages of the international free port amplify the return on investment thanks to:

1. VAT exemption on imports/exports and customs processing;
2. no duties until release for consumption;
3. preferential regimes for on-site industrial production and processing;
4. customs clearance times reduced by up to 70% thanks to the Sinfomar digital system.

6.3 Trends in port and hinterland property values

The increase in demand for logistics space has pushed up property values in port and inland port areas.

Between 2015 and 2025, the average value of industrial and logistics land in Trieste grew by 45%, with further growth of 25–35% forecast by 2030.

Zone / Area	Type	Valueaverage €/m ²	Trend	Notes
Pier VII–VIII	Active terminals	>1,200 €/m ²	Stable	areas under concession multi-year

Zone / Area	Type	Valueaverage €/m ²	Trend	Notes
Logistics platform (PLT)	Intermodal logistics	€700–900/m ²	growing	operational areas from
Zaule	Industrial/energy	€400–600/m ²	rising	Green destination Cluster
Porto Vecchio	Real estate, services, tourism	500–1,000 €/m ²	strong growth	urban regeneration 2027–2030
Retroports (Cervignano, Ferneti)	railway logistics	250–400 €/m ²	stable	secondary hubs in Expansion

The logistics areas of PLT and Zaule currently offer the best risk/return ratios, with rents between €2.5 and €4.5/m²/month and an average ROI of 8–10%.

6.4 Benchmark with major European ports

Port	Value €/m ² (logistics areas)	Rent €/m ² /month	Average ROI	Notes
Rotterdam	1,000–1,500	6.0–7.0	6–7%	saturated market
Hamburg	900–1,200	5.5–6.5	6–8%	high competition
Koper	600–800	3.0–4.0	8–10%	limited capacity
Rijeka	400–700	2.5–3.5	9–11%	development in progress
Trieste	500–900	2.5–4.5	8–12%	balance between stability and growth

Trieste ranks as a high-performance gateway port, with lower entry costs than northern European ports but with equivalent services and performance.

6.5 Area on offer and strategic positioning

The area for sale is located within the operational system of the port of Trieste and has characteristics of high logistical and industrial appeal:

1. Direct access to the A4 motorway network and port link.
2. Rail connection 1 km from the Campo Marzio railway yard and private railway entrance.
3. Free port regime and full customs compatibility.
4. Possible uses: logistics, light industry, energy, services.
5. Immediate availability and infrastructure already in place (energy, water, fibre).

For logistics operators, industrialists or real estate funds, this represents one of the last opportunities for development in the Trieste free zone, in a context of growing demand and limited supply.

6.6 Estimated value and expected return

Parameter	Estimated value 2025
Average price for industrial logistics area	€550–850/m ²
Potential rent	€2.8–4.0/m ² /month
Estimated net yield	8–10% per annum
Return horizon	7–12 years
2030 valuation	+25–35%

If integrated into the PLT or Zaule Green Cluster development plan, the area may benefit from incentives direct PNRR and customs concessions, increasing net profitability margins to 12–13%.

6.7 Investment instruments and partnerships

The most common operating methods in the port of Trieste include:

1. Project financing with EIB/CDP co-financing.
2. Real estate leaseback with Italian and European real estate funds.
3. Public-private partnerships (PPPs) for green, energy and digital projects.
4. Participation in dedicated infrastructure funds (Finint, FVG Logistics Fund).

The PPP structure guarantees regulatory stability, contractual security and easier access to European funds for sustainable infrastructure.

6.8 Risk analysis and mitigation

Risk	Description	Level	Mitigation
Regulatory Regulators	Changes in EU or customs customs	Low	Consolidated Free Port (Law 27/2017)
Infrastructure	Delays in PNRR projects	Medium	Guaranteed financing and works already underway
Market	Cyclical nature of global trade Medium-	low	Diversification of goods and multi-year contracts
Environmental	Stricter green regulations	Medium	Projects already compliant with "Fit for 55"
Financial	Inflation or exchange rates	Medium	EIB coverage, indexation of fees Overall,

the risk profile is low-medium with excellent regulatory and infrastructural coverage.

6.9 Territorial and employment impact

1. +10,000 direct and indirect jobs expected by 2030;
2. +40% regional port GDP;
3. +25% exports from Friuli Venezia Giulia;
4. +€1 billion/year additional impact on national GDP.

Trieste therefore represents a hub of real, non-speculative growth, with benefits distributed across industry, services and the local area.

6.10 Tax incentives and regional investment attraction tools

The current incentive framework consolidates Trieste as a 'pro-business' area:

1. Simplified Logistics Zone (ZLS) Port of Trieste
 1. Five-year tax exemption on new business income.
 2. IRAP reduction of up to 50%.
 3. Non-repayable grants of up to 30% for new logistics infrastructure.
 4. Simplified administrative procedure (digital one-stop shop).
2. FVG Green Transition Incentives 2023–2027
 1. Up to 35% contribution on energy investments and photovoltaic systems.

2. 40% tax credit for cold ironing and electric vehicles.
3. EIB–CDP 'Green Ports & Logistics' Fund
 1. Subsidised loans for sustainable projects.
 2. Possibility of public co-guarantee for 50% of the investment.
4. European "InvestEU Maritime" programme (2025–2030)
 1. EU co-financing of up to 40% for digitised and carbon-neutral ports.

The integrated incentive system allows for an effective reduction in entry costs of 20–30%, increasing the net return on investment.

6.11 Analysis of the Central European logistics market

Demand for logistics space in Central Europe is growing rapidly. According to Cushman & Wakefield (2025):

1. +27% demand in two years along the Baltic-Adriatic corridor.
2. Vacancy rate <3%, among the lowest in Europe.
3. Average increase in prime logistics rents +8% per annum.

Trieste, thanks to its railway and shorter transit times compared to Rotterdam or Hamburg, has become the port of reference for Austria, Bavaria and the Czech Republic. Major European operators (Prologis, Segro, Logisor) are already considering new locations in the port and hinterland areas of Trieste.

6.12 Energy focus: the industrial lever of the future

Trieste is not just about logistics: it is also a European energy hub.

In addition to the SIOT–TAL system, which handles 36 million tonnes of crude oil per year, the following are under development:

1. Hydrogen Valley FVG (SIOT, Wärtsilä, Area Science Park): production of 4 kt/year of green hydrogen for port and railway use.
2. Trieste Green Energy Hub – Zaule: 40 MW LNG/bio-LNG plant to power ships and port vehicles.
3. Energy Exchange Platform: cold ironing network powered by local renewables.

These projects attract ESG investments, with returns of between 10% and 14% over a 20-year horizon. Trieste is thus set to become the multifunctional energy hub of the Northern Adriatic, with stable and growing added value.

6.13 2030–2035 projections and expected value

Indicator	2024	2030 (estimate)	2035 (estimate)
Total freight (million tonnes)	63	80	90
Containers (TEU)	850,000	1.4 million	1.6 million
Trains/year	11,200	13,000	14,000
Rail share	55	60	65
Average value of logistics areas	€600/m ²	€800/m ²	€950/m ²
CO emissions,	–	–55%	Carbon neutral

The structural increase in volumes and demand for industrial space will lead to an average increase of assets of 30–40% by 2035.

6.14 Concluding summary for investors

Trieste remains a mature, stable and expanding port, with a clear trajectory of sustainable growth and digitalisation. For institutional investors, infrastructure funds and logistics operators, it represents:

1. A real, non-speculative growth market.
2. Net returns of 8–12% per annum with controlled risk.
3. Tax and customs advantages unrivalled in Europe.
4. Direct access to TEN-T corridors and Central European markets.
5. Integration into an ESG-ready and technologically advanced ecosystem.

Investing in Trieste today means participating in the construction of the main logistics, energy and industrial hub in the northern Mediterranean — a port of the future, already operational in the present.

SECTION 7 — EXECUTIVE SUMMARY OF THE ECONOMIC, STRATEGIC AND INVESTMENT CONTEXT

INVESTMENT CONTEXT

7.1 A European port at the heart of the real economy

The port of Trieste is now one of the main economic drivers of north-eastern Italy and the whole of Central and Eastern Europe.

Its strength lies in being a *system* port, where logistics, industry, energy and innovation coexist in a rare balance. Thanks to its privileged geographical position, Trieste is the natural point of contact between the Mediterranean and the productive heart of Europe — Bavaria, Austria, the Czech Republic and Hungary.

Every year, the port handles:

1. over 63 million tonnes of goods and
2. approximately 850,000 TEU containers,
3. more than 11,000 freight trains,
4. and a constantly growing flow to Central European markets.

The efficiency of the system, the depth of the natural seabed (18 m) and the complete railway interconnection make Trieste the best performing seaport in the country, first in terms of tonnage and first in terms of rail traffic. This translates into immediate competitive advantages for businesses and investors: lower logistics costs, reduced transport times, direct access to high value-added markets and a tax regime that is unique in Europe.

7.2 An integrated economic platform linking sea, rail and industry

Trieste is not just a port, but an extensive economic platform. Its logistics infrastructure is developed as a multi-level system:

1. Main port area, with over 2.3 km of operational quays and container, ro-ro, oil, general cargo and passenger terminals.
2. An internal railway network of 70 km, directly connected to the terminals and managed in coordination with RFI.
3. Inland ports (Cervignano, Ferneti, Villach, Gorizia) that serve as a natural extension of the port.
4. Motorways and TEN-T corridors connecting Trieste to the main European economic centres.

Thanks to this infrastructure, the port of Trieste handles over 30 train convoys every day bound for Austria, Germany and the Czech Republic.

Every container leaving the port can reach Munich in 7 hours, Vienna in 8 hours and Prague in 11 hours, with average times 25% shorter than northern European ports.

The main logistical connections include:

1. A4 Venice–Trieste motorway, connected to the port link road and the Cervignano freight village;
2. A23 motorway (Alpe-Adria) towards Udine–Tarvisio–Austria, part of the Baltic-Adriatic TEN-T corridor;
3. Trieste–Campo Marzio–Opicina–Vienna railway line, upgraded for 750 m trains and full interoperability;
4. Mediterranean railway corridor towards Ljubljana and Budapest;
5. direct connections to the inland ports of Linz, Villach and Budapest via Metrans, Rail Cargo Group and TX Logistik rail services.

Trieste is therefore a closed-loop logistics system: from the maritime terminal to the logistics platform, to the dry port and continental industrial markets.

7.3 Economic and tax benefits for businesses

The entire port operates under an international free port regime, a status recognised by European Union law and maintained since 2017.

This guarantees concrete economic advantages for established businesses:

1. VAT and duty exemption on goods in transit, processing or transformation;
2. unlimited customs warehousing with no time limit;
3. deferred customs clearance at the time of release for consumption;
4. preferential treatment for manufacturing and logistics activities;
5. Bureaucratic efficiency and reduced costs thanks to the *Port Community System – SINFOMAR 4.0*.

For foreign investors, the Free Port of Trieste is a "port within Europe but fiscally competitive like a global free-trade hub".

In recent years, this regime has enabled the establishment of international operators such as DFDS, Samer & Co Shipping, Wärtsilä, T.O. Delta, MSC and Metrans to set up operations.

At the same time, the Simplified Logistics Zone (ZLS) offers further incentives:

1. IRAP reductions of up to 50%,
2. tax exemptions on new income for 5 years,
3. regional non-repayable grants of up to 35% for productive investments,
4. simplified and digitised authorisation procedures.

This makes Trieste one of the most convenient places in Europe to open or relocate industrial and logistics activities.

7.4 A port that multiplies value: economic and social impacts

The port of Trieste is the economic engine of Friuli Venezia Giulia and one of the main sources of growth for the North-East.

According to 2024 data from AdSP MAO and Uniontrasporti, the port system:

1. generates over €2.6 billion in total economic value each year;
2. supports approximately 9,000 direct and indirect jobs;
3. accounts for 15% of regional GDP;
4. contributes approximately £1 billion to national tax revenue.

Projections for 2030 indicate a 40% growth in port GDP and an expansion in the value real estate and logistics value of port areas of over +30%.

The economic multiplier (3.5×) means that every euro invested in the port generates over three euros of widespread prosperity, benefiting not only Trieste but the entire Alpe-Adria macro-region.

7.5 Interconnections and international trade

Trieste is connected to over 70 ports around the world via direct or feeder routes, particularly in Asia, the Middle East and North Africa.

The main international shipping lines include:

1. Far East – Trieste Express (MSC, CMA CGM, Hapag-Lloyd): 26 days Shanghai–Trieste, the fastest route between Asia and Central Europe;
2. East Med and Black Sea Lines: connections with Istanbul, Izmir, Piraeus, Constanta and Varna;
3. North Africa Line (DFDS): Trieste–Tangier–Tunis–Misurata, commercial bridge with North Africa.

The Campo Marzio rail hub is connected daily to Vienna, Linz, Munich, Budapest, Prague, Bratislava, Duisburg and Zurich, ensuring maritime-rail logistics continuity and competitive transit times

competitive transit times compared to ports in Northern Europe.

This network makes it possible to reach over 400 million European consumers in less than 48 hours. In terms of

goods, the main trade flows are:

1. energy and petrochemical products (36 Mt per year, via SIOT–TAL);
2. containerised goods and general cargo (over 800,000 TEU/year);
3. motor vehicles and industrial ro-ro (450,000 units/year);
4. agri-food, pharmaceuticals and high-tech, which are constantly growing.

Trieste has thus established itself as the natural gateway for Euro-Asian trade, with a location that reduces transit times by 4–5 days compared to Rotterdam and Hamburg.

7.6 Infrastructure networks and multimodal connections

Trieste's economic efficiency derives from the quality and density of its connections.

Motorways:

1. A4 Trieste–Venice–Turin (Mediterranean Corridor TEN-T)
2. A23 Trieste–Udine–Tarvisio (Baltic-Adriatic Corridor)
3. Direct port–motorway connection via the RA13 link road

1. Campo Marzio junction upgraded for 750 m trains;
2. dual internal rail access to container terminals;
3. 70 km of dedicated internal network;
4. daily connections to over 20 European destinations.

Connected inland ports and freight villages:

1. Cervignano del Friuli (regional rail freight terminal – 220,000 m² of logistics areas);
2. Ferneti (customs hub and road transport connected to Slovenia);
3. Villach Süd (Austria) – official Austrian dry port of Trieste.

This physical integration allows the port to move Italy's economic frontier into the heart of Europe, becoming the natural outlet for Central European markets towards the sea.

7.7 Innovation, sustainability and digitalisation

Trieste's future is based on three pillars:

environmental efficiency, technological innovation and integrated governance.

1. Cold Ironing and Green Port Programme: €80 million to electrify 70% of the docks by 2030;
2. Hydrogen Valley FVG: production of green hydrogen and intermodal infrastructure for port vehicles;
3. SINFOMAR 4.0 and Digital Twin: automated management of flows, documents and traceability via blockchain;
4. Smart Port Strategy 2035: AI platform to optimise logistics and reduce operating costs by 20%.

These measures consolidate Trieste's position as a model port for European sustainability and attract ESG investors and green funds.

7.8 A concrete and secure investment destination

For investors, Trieste currently offers:

1. net returns of 8–12% per annum, with property values growing by 30–40% by 2035;
2. long concessions (40–60 years) and regulatory stability;
3. tax and social security incentives of up to 35%;
4. a logistics market with growing demand and minimal vacancy rates;
5. projects already financed and operational (PLT, Pier VIII, Porto Vecchio, Zaule Green Cluster).

Operational risk is low thanks to the solid political and institutional context and the diversification of traffic types. EIB, SACE and CDP guarantees also make Trieste an infrastructure investment with an 'investment grade' profile. grade' infrastructure investment.

7.9 Vision 2035 and strategic value

By 2035, Trieste aims to be:

1. the first carbon-neutral port in the Mediterranean,
2. an energy and logistics hub for Central Europe,
3. a gateway for sustainable Euro-Asian trade,
4. an integrated platform for logistics, industry and innovation.

With over 1.6 million TEUs expected, 80 million tonnes of goods and 14,000 trains/year, the Trieste system will be an economic hub between North and South, East and West Europe.

In a world that is reconfiguring itself into shorter and more sustainable value chains, Trieste is the strategic alternative to northern ports: closer, more efficient, greener.

7.10 Final conclusion: investing in Trieste

Investing in the port of Trieste means participating in the construction of an essential European infrastructure: a real hub, supported by public policies, private capital and excellent governance. Not just a project in the planning stages, but a functioning ecosystem that grows year after year.

Trieste is today:

1. a free port and digital port,
2. a European energy and logistics hub,
3. a guarantee of return and solidity for institutional investors.

It is, to all intents and purposes, the port of the European future, where the convergence of the real economy, sustainability and innovation generates lasting value for those who know how to look ahead.

Sources:

Sources

SECTION 1 – General overview and strategic role

1. Port System Authority of the Eastern Adriatic Sea – Strategic Plan 2023–2035.
2. SRM – Intesa Sanpaolo, Italian Maritime Economy Report 2024.
3. Uniontrasporti, Report on Logistics in the North-East 2024.
4. Ministry of Infrastructure and Transport – PNRR Mission 3 – Sustainable Mobility.
5. Il Sole 24 Ore, 'Trieste focuses on intermodality and becomes a European hub' (2024).

SECTION 2 – Geographical and infrastructural context

1. Friuli Venezia Giulia Region – Economic Planning 2021–2027.
2. Italian Railway Network – National Railway Plan 2024.
3. Ministry of Infrastructure and Transport – Baltic-Adriatic TEN-T Network.
4. Adriafer S.p.A. – Annual operating data 2024.
5. PortEconomics, "Trieste and Koper: strategic competition in the Adriatic corridor" (2024).

SECTION 3 – Port structure and terminals

1. MAO Port Authority – 2024 annual traffic report.
2. Trieste Marine Terminal – Operational data and expansion plans 2025.
3. Trieste Logistics Platform (PLT) – Technical report 2024.
4. SIOT / TAL Group – 2023 Financial Statements and Environmental Report.
5. Wärtsilä Italia – Hydrogen Valley FVG Project (2024).

SECTION 4 – Analysis of traffic and market trends

1. SRM – Intesa Sanpaolo, Italian Maritime Economy Report 2024.
2. Uniontrasporti – Italian port traffic trends 2024.
3. Eurostat – Port traffic statistics 2023–2024.
4. Port System Authority – Rail traffic data 2024.
5. Port Strategy Journal – "Adriatic ports as new European gateways" (2024).

SECTION 5 – Development plans, PNRR and investments

1. Ministry of Infrastructure and Transport – PNRR Italy, Mission 3 – Mobility Infrastructure.
2. EIB (European Investment Bank) – Green Ports 2024 Report.
3. CEF (Connecting Europe Facility) – Project Financing Trieste Node 2024.
4. Friuli Venezia Giulia Region – Infrastructure Development Programme 2024–2030.
5. MAO Port Authority – Investment plans and public-private partnerships 2024.

SECTION 6 – Economic analysis and investment offer

1. SRM – Intesa Sanpaolo, Economy of the Sea Report 2024.
2. Uniontrasporti – Economic analysis of the North-East 2024.
3. ISTAT – Economic and employment data 2024.
4. Friuli Venezia Giulia Region – Incentives for businesses and ZLS 2024.
5. Cassa Depositi e Prestiti / EIB – InvestEU Maritime Fund 2024.

SECTION 7 – General conclusions and Executive Summary

1. MAO Port Authority – Strategic Plan 2035, summary of development guidelines.
2. Ministry of Infrastructure and Transport – PNRR, Mission 3 – Final analysis.
3. SRM – Intesa Sanpaolo, Italian Maritime Economy Report 2024 (Executive Overview).
4. Uniontrasporti – Report "Italy Logistics 2030".
5. PortEconomics, "The Adriatic Gateway Strategy: Trieste as European hub" (2024).

3 – DESCRIPTIVE REPORT OF THE PROPERTY FOR SALE

FORMER VENEZIANI COMPLEX AND FORMER TOBACCO MANUFACTURING PLANT Via A. Malaspina - Trieste

3.1 General description

The property complex subject to future redevelopment involves the complete demolition of the existing buildings and the subsequent reconstruction of new buildings, through the merging of two adjacent areas, namely:

- 'Ex Veneziani' with a cadastral area of 38,511 square metres.
 - "Ex Manifattura Tabacchi" with a cadastral area of 56,559 square metres.
- The new development will therefore cover a total area of approximately 95,000 square metres.

3.2 Urban planning information

The area is located in the old industrial zone of the city of Trieste, south of Borgo San Sergio. The site falls within Zone D1.1 – Industrial and craft production activities of regional interest, identified by Art. 66 of the Technical Standards (NTO) in force.

Article 66 – Zone D1.1

Industrial and craft production activities with the following permitted uses:

- Industrial settlements;
- Craft settlements,
- Passenger and freight transport activities;
- Wholesale trade activities;
- Services and collective facilities.

URBAN PLANNING INDICES AND PARAMETERS

Maximum building height 15 metres, excluding bridge cranes and equipment used for the activity including silos, storage facilities and automated warehouses;

- Maximum built-up area 50%, therefore a total of approximately 48,000 square metres. It is permitted to reach 60% in proportion to specific types of energy and environmental redevelopment works to be established in the Territorial Intervention Plan (PTI).
- Urban planning standards require parking spaces to be available on at least 15% of the lot area.

3.3 Connections to the transport systemROAD

The site is located at a key point in the industrial area on Via Malaspina, which is directly connected to the state road (SS202) known as Nuova Sopraelevata.

This artery is of vital importance for immediate connection to the rest of the road and motorway network motorway network that branches off towards both Europe and the rest of Italy.

NAVALE

The site enjoys immediate proximity to the Zaule Canal, which provides excellent sea connections for the import and export of materials, products and supplies of all kinds.

The canal, in line with its intended use (multipurpose terminal, handling various goods and Ro-Ro cargo and related types of ships), has a depth of 10 metres.

RAILWAY

Another key feature for external connections is the railway junction with the tracks, currently in disuse, which enter the site from the east.

These are extremely useful in the event of future project development as they are connected to the main interchange hub of the industrial area, making this internal railway system of considerable importance and effectiveness if put back into operation.

3.4 Site potential

As highlighted, the site is located at the centre of a highly efficient and strategic transport network. The large area represents a unique opportunity for the development of future projects in the industrial and logistics sectors.

This scenario, thanks to the presence of maritime and rail links, gives the site strategic value and allows us to imagine new buildings that can be harmoniously integrated into the urban fabric, adopting the most modern design and planning principles.

To make the future development easier to understand, a design hypothesis has been studied, with the attached plans and a rendering highlighting the impact of the new building within the site.

3.5 Timetable for current and future works

Following a careful analysis aimed at establishing the necessary steps for the remediation of the site and the complete demolition of the existing buildings, a precise timetable has been developed, distinguishing the timing of the procedure between the two areas, as the 'ex Manifattura Tabacchi' area is already at an advanced stage of construction.

FORMER TOBACCO MANUFACTURING AREA		FORMER VENEZIANI AREA	
Activities	Start	Activity	Start
Sending authorisation landscaping	21/12/2024	Send authorisation landscape	03/01/2026
Additions by the Superintendency	08/01/2025	Additions by the Superintendency	02/02/2026
Opinion of the Superintendency	08/05/2025	Opinion of the Superintendency	03/05/2026
Receipt of opinion from the Fire Department	12/05/2025	Receipt of fire department opinion	05/05/2026
Submission of request for COSELAG opinion	26/05/2025	Sending request for COSELAG opinion	30/05/2026
Receipt of COSELAG opinion	11/06/2025	Receipt of COSELAG opinion	10/06/2026
Submission of CILA demolition notice to municipality	16/06/2025	Submission of CILA demolition notice to municipality	15/06/2026
CILA compliance request	11/07/2025	CILA compliance request	15/07/2026
Obtaining opinion	18/07/2025	Obtaining opinion	20/07/2026
Demolition work	22/08/2025	Demolition work	1 August 2026
Estimated completion date for demolition	31/03/2026	Estimated demolition completion date	30/12/2026

This table shows the various stages of the project, from the completion of demolition work to the complete remediation of the site, scheduled for the end of 2026.

As regards the demolition of the 'ex Manifattura Tabacchi' area, which began last August, the demolition of the buildings and the complete remediation of the area are expected to be completed by March 2026, while the works in the 'ex Veneziani' area, which are due to start shortly, are expected to be completed by the end of 2026.

The subsequent construction of the new buildings can now follow two different organisational processes:

1. Submission of the building permit for the former tobacco factory at the end of demolition, starting construction work upon its approval and linking the intervention on the former Veneziani area at a later stage, thus reducing the time required for the complete completion of the work, which is expected to be finished in the summer of 2027.
2. Otherwise, the timeframe would be extended if a single building permit were to be submitted, with work necessarily starting only after demolition of the former Veneziani area. However, this second scenario would delay the completion of construction work by approximately 4-5 months, with the works being completed in early 2028.

4 – PHOTOGRAPHIC AND GRAPHIC DOCUMENTATION

Descriptive report of the photographs

ENEZIANI AREA - TABACCHI

The attached photos show the main access points and infrastructure that determine the logistical value of the area. Below is the professional description to be included in the memorandum.

4.1 Photo of the pier/seafront / Photo of the motorway entrance / Photo of the entrance to the private railway/railway junction

The first images show the port area with a view towards the operational piers of the Port of Trieste. Interpretation for the investor:

- highlight the direct proximity to the maritime port system;
- show a fully industrial and active context, suitable for logistics facilities;
- reinforce the perception that the area is an integral part of the port infrastructure, not an isolated asset

These images show immediate access to the main road network (SS202 / Sopraelevata).

Strategic value:

- confirmation of very fast connection times to the motorway network;
- allows potential buyers to be shown the ease of access for heavy goods vehicles;
- ideal for operators with high road transport volumes.

The images highlight the entrance to the internal tracks that penetrate the site.

Value for the investor:

- demonstrate the actual presence of existing railway infrastructure, a valuable asset because it is costly to build from scratch;
- strengthen the competitiveness of the area for intermodal and industrial activities;
- offer the possibility of reactivating a direct connection with the national and international network.

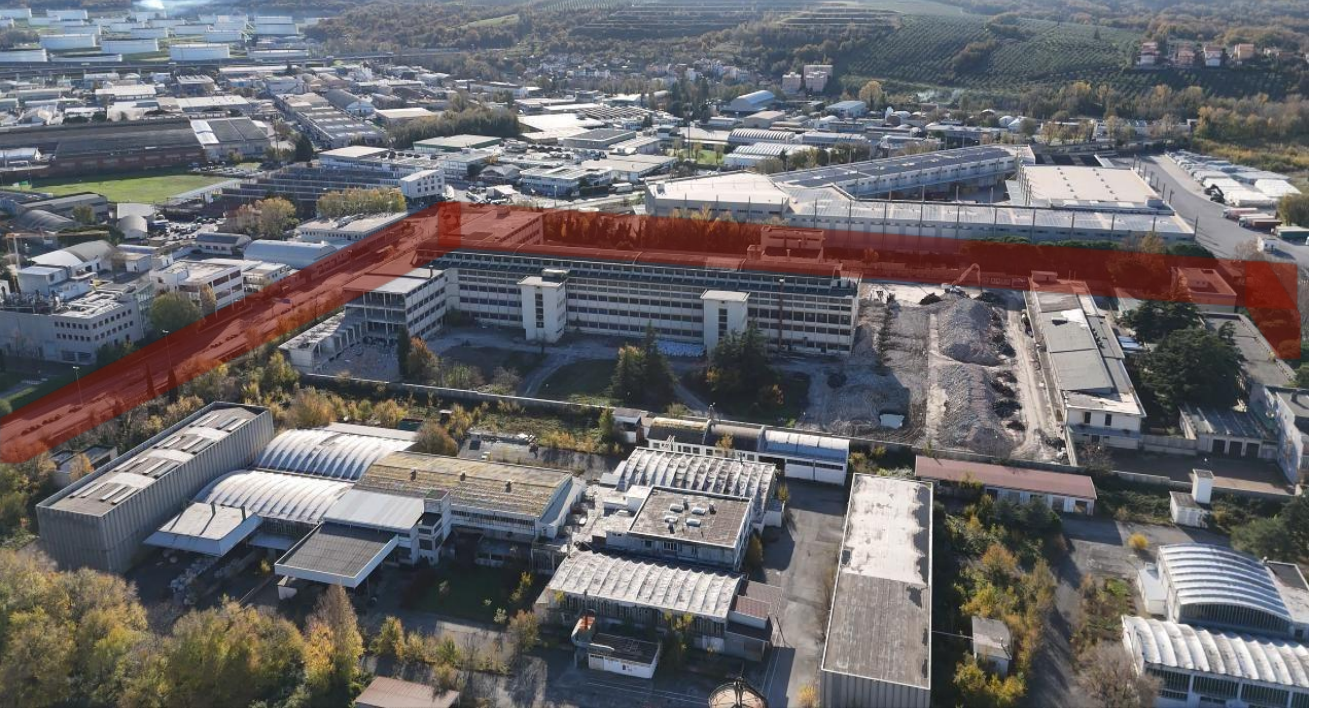


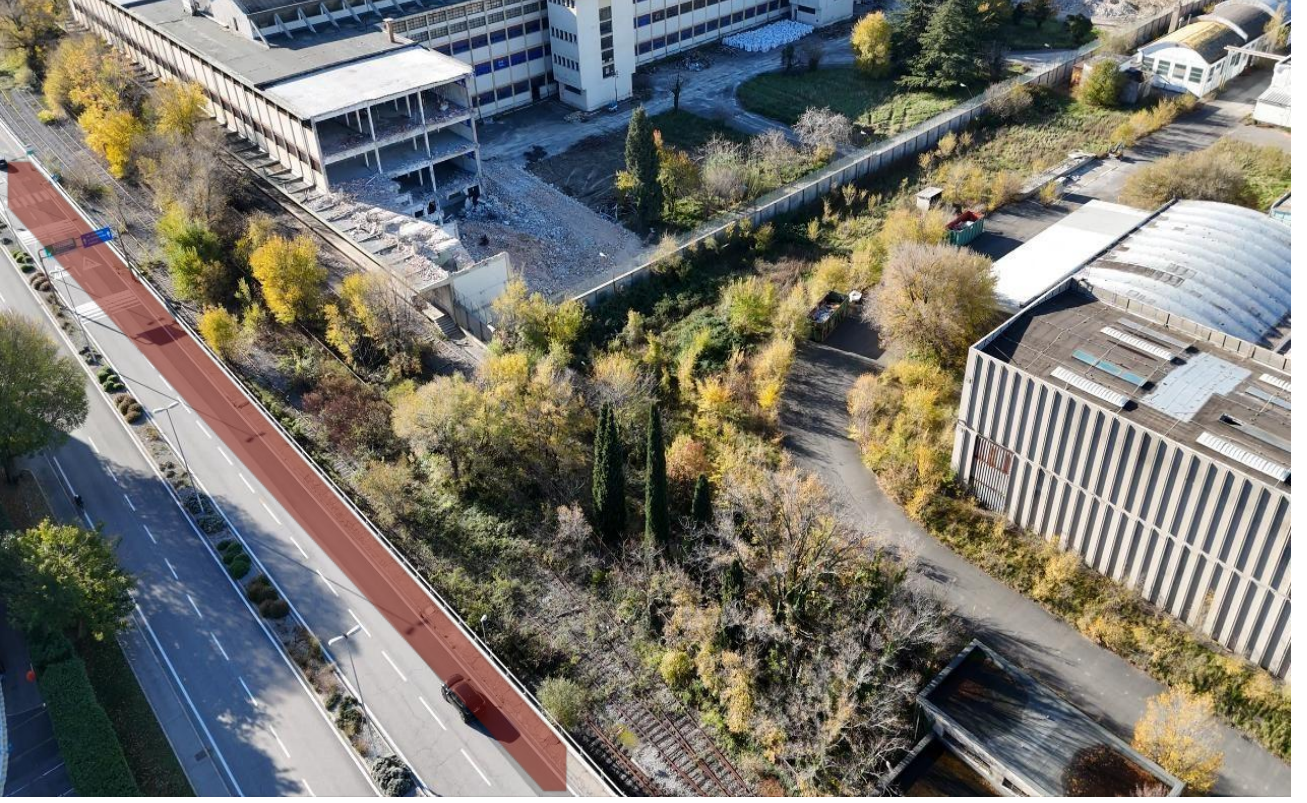










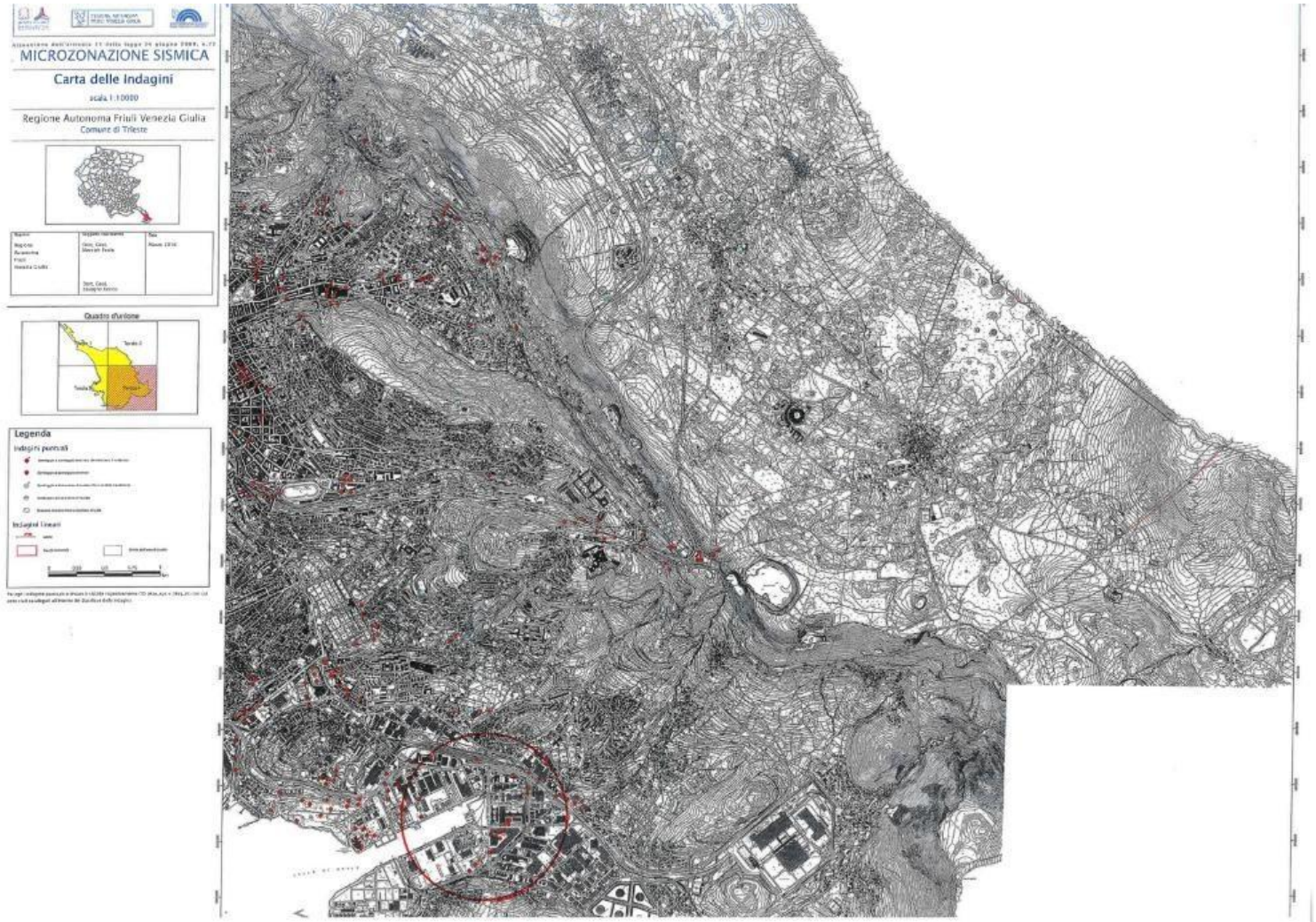


4.2 Rendering of the area (example of a logistics project)





5 – SEISMIC REPORT



5.1 General seismic overview

The territory of the Municipality of Trieste is classified as Seismic Zone 3 (low seismicity) pursuant to Friuli Venezia Giulia Regional Law 16/2009 and Regional Council Resolution No. 845 of 6 May 2010, which updated the regional seismic zoning.

According to national criteria (O.P.C.M. 3519/2006), Zone 3 is defined by maximum expected ground acceleration values (a_g), with a 10% probability of exceedance in 50 years, ranging from 0.05 g to 0.15 g on rigid ground.

The seismic hazard in Trieste is therefore:

- lower than in the areas with higher seismicity in the interior of Friuli (Zones 1 and 2),
- but still such as to require the integral anti-seismic design of all new buildings, in accordance with the 2018 Technical Standards for Construction (NTC 2018).

The INGV national hazard maps (MPS04 model) confirm values of a_g in the typical range of 0.05–0.10 g for a return period of 475 years for the Trieste area, compatible with the classification in Zone 3.

5.2 Seismotectonic context

Trieste is located along the southern margin of the eastern Alpine arc, in an area of interaction between:

- the Adriatic microplate,
- the outer front of the eastern Alps,
- the Dinaric structures.

The most significant historical seismicity in the area is linked to the 1976 Friuli earthquakes, with magnitudes of up to 6.5–6.6, but located tens of kilometres north of Trieste. In the city, the intensities recorded historically are lower (macroseismic intensities MCS around VI–VII), compatible with moderate but not negligible seismicity.

There are no active faults or known structures in the immediate vicinity of the port site; the hazard is therefore mainly linked to the propagation of seismic waves from more distant sources.

5.3 Seismic microzonation of the Municipality of Trieste

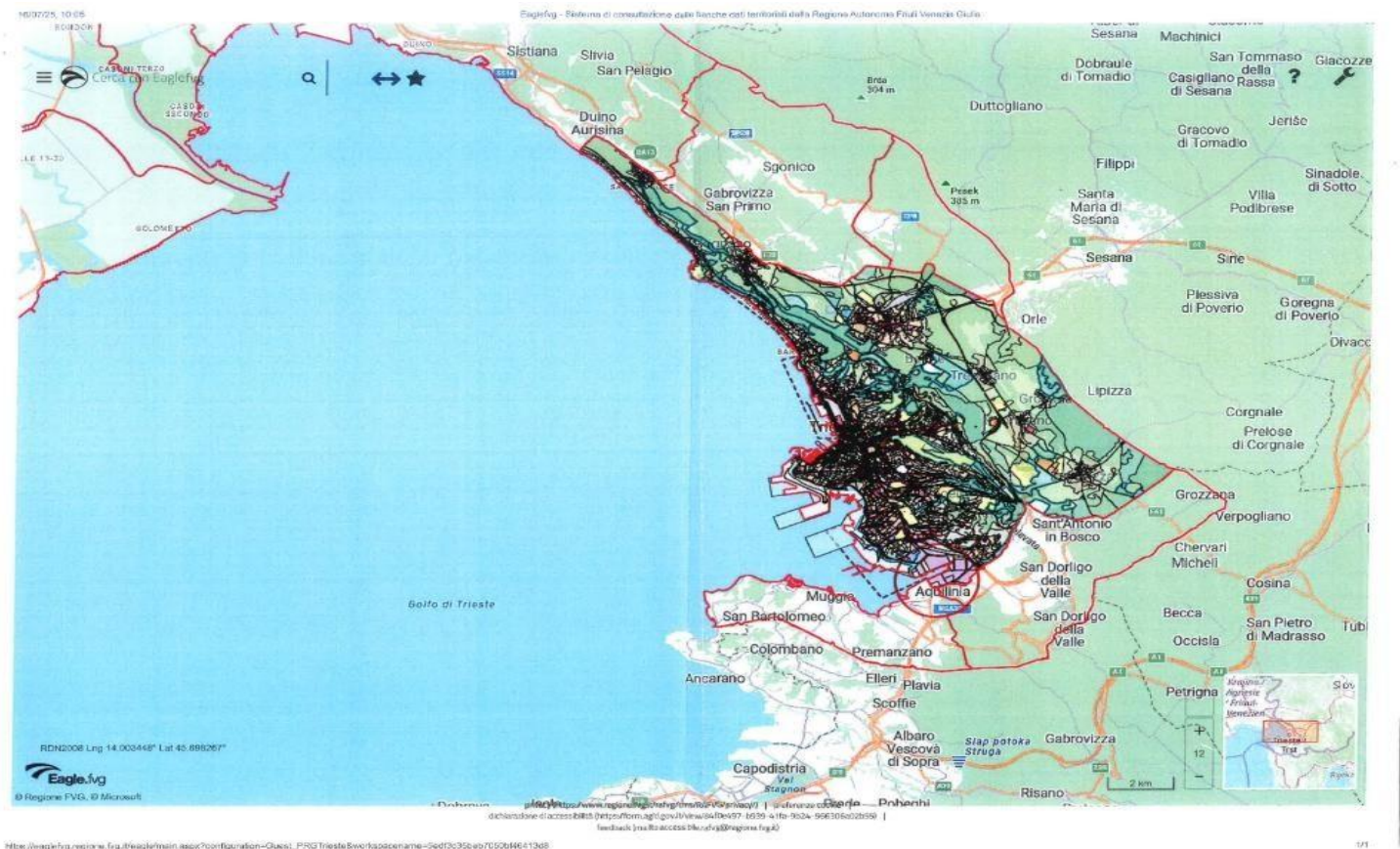
The Municipality of Trieste has drawn up a Municipal Seismic Microzonation Study, approved in 2017 by the Technical Commission of the National Civil Protection Agency.

The microzonation documents (MS1–MS3) divide the municipal territory into:

- stable areas without significant amplification,
- stable areas with possible local amplification,
- areas susceptible to instability (landslides, liquefaction, subsidence).

Municipal geological documentation on the port area shows that the Municipality of Trieste, as a whole, has been reclassified from 'non-seismic' to 'Zone 3' by D.G.R. 845/2010, and that a large part of the urban area falls within geomorphologically stable areas.

5.4 Characteristics of the port area (Zaule – former Veneziani/Tabacchi area)



The tables and reports show that:

- The area is located on an artificial coastal plain, on industrial fill and consolidated marine-lagoon sediments.
- the morphology is flat, with no significant slopes;
- there are no landslides or elements of gravitational instability.

It is therefore a typical port environment: anthropogenic fill on soft sediments, but consolidated by decades of loads and infrastructure.

Seismic amplification and local stability The

maps show that:

- it falls into a class of 'stable areas',
- it does not present any critical issues in terms of landslides, slope instability or collapse phenomena,
- it is not classified as an area at risk of liquefaction under current conditions, as the aquifers and grain sizes do not reveal any particular critical levels in the preliminary analyses.

In other words, no local effects have been identified that would substantially alter the seismic hazard compared to the base value (Zone 3).

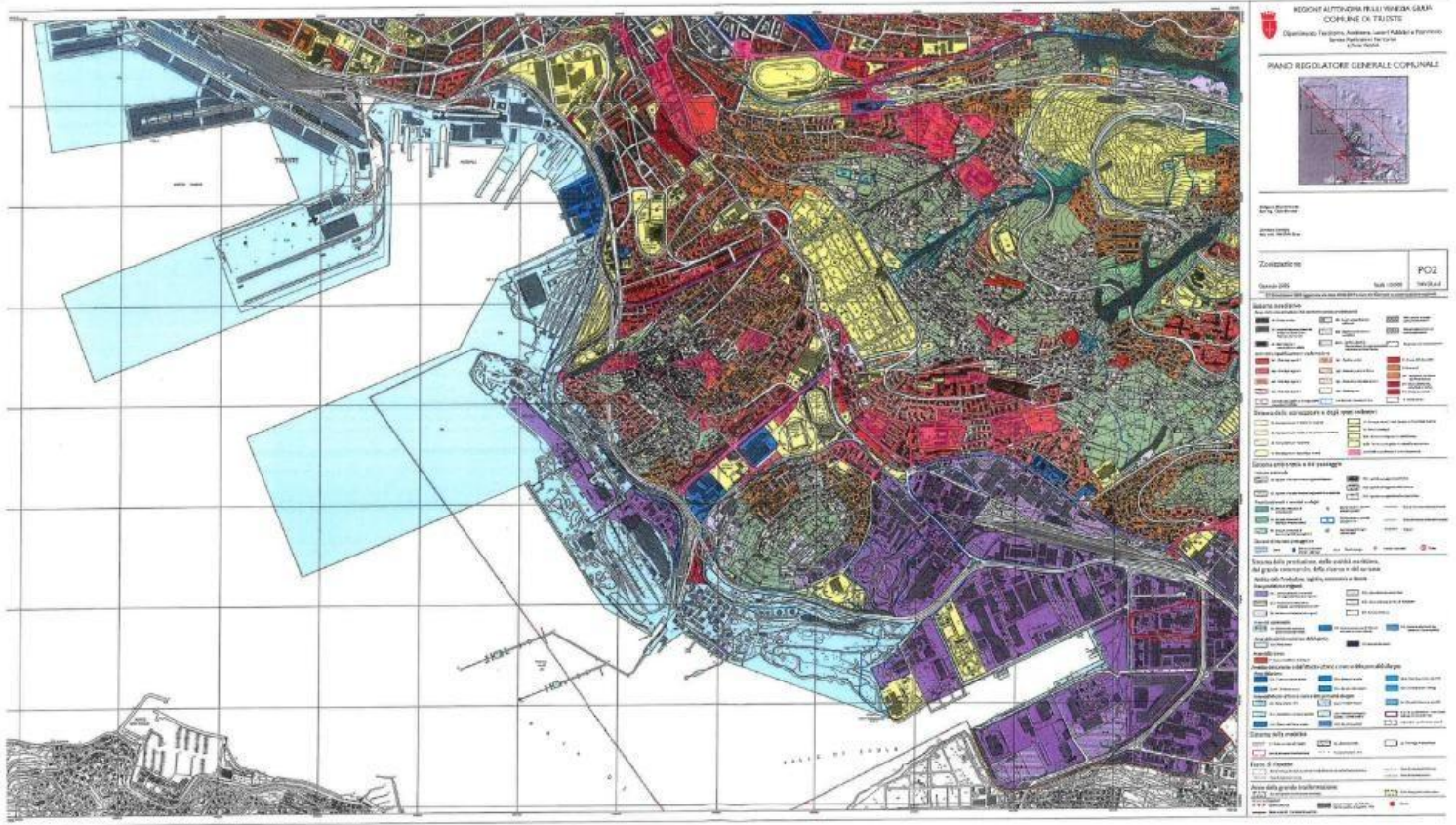
Seismic reference parameters for design

For the design of the new structures planned (industrial/logistics buildings, warehouses, any service buildings), the parameters of NTC 2018 must be adopted, using:

- Seismic zone 3 as a territorial reference;
- local a_g values derived from INGV maps (MPS04), falling within the range 0.05–0.10 g for SLV (Life Safety Limit State), with calculation of the specific response spectrum based on the nominal life of the structure;
- soil category B or C (to be confirmed by on-site investigations), typical of moderately rigid soils or cover deposits on rocky substrate.

The 2018 NTC requires, for new construction projects in port and industrial areas, a specific assessment of the local seismic response, supported by:

- geognostic surveys,
- geotechnical laboratory tests,
- geophysical surveys (MASW, ReMi, down-hole),
- possible one-dimensional seismic response analysis.



5.5 Implications for real estate development

From an investment perspective, the seismic situation in the area can be summarised as follows:

Favourable points

- Moderate but not high seismic hazard (Zone 3, $a_g \leq 0.15$ g), therefore lower structural costs compared to Zone 1–2 contexts;
- Essentially stable terrain, with no landslide or slope issues;
- Area already extensively urbanised and equipped with infrastructure, with other similar industrial and port facilities designed and built in accordance with current regulations.

Aspects to consider in the design

- Anthropogenic nature of port fillings: careful assessment of compressibility and possible delayed settlement is required (especially for buildings with large structural meshes);
- Need to precisely define the subsoil category in accordance with NTC (B/C) standards, through dedicated geophysical and geotechnical surveys;
- For buildings with limited heights but large spans (warehouses, logistics sheds), it is advisable to adopt regular structural schemes (steel/concrete frames or portals) with good ductility and a correct hierarchy of resistances.

5.6 Summary

The area in question is located in the municipality of Trieste, classified as Seismic Zone 3 (low seismicity) and defined as 'stable' in terms of microzonation, with no significant local instability phenomena. The seismic hazard is moderate and manageable with the normal anti-seismic design techniques provided for by NTC 2018, without the need for exceptional mitigation works.

Summary of Sources Used

Type of Source	Entity/Document
Seismic hazard	INGV – MPS04; European Seismic Hazard Map
Technical regulations	NTC 2018; Circular 7/2019; OPCM 3519/2006
Seismic zoning	FVG Region – DGR 845/2010; Regional Law
16/2009 Microzonation	Municipality of Trieste – MS1–MS3
Geology	ISPRA – Geological Map of Italy
Scientific studies	University of Trieste/Padua – seismotectonic articles
Local analysis	Italian seismic report (former Veneziani/Tabacchi area)



Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinai d'Italia, 1



Autorit  di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone



Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinai d'Italia, 1



Autontà di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

Organizzatori: CONSIGLIO NAZIONALE DEGLI INGEGNERI, 50 ANNI ASSOCIATI, Ordine degli Ingegneri della Provincia di Trieste, Fondazione Trieste

CITTÀ E PORTO:
Sviluppo, Rigenerazione e Innovazione

- The PRP outlines the maximum development configuration of the port
- The PRP highlights a drive to expand the port in a post-industrial logic, focusing on environmental enhancement (reuse of brownfields) and port/industry/services integration

Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Autentica di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale: Porti di Trieste e Monfalcone

Organizzatori: CONSIGLIO NAZIONALE DEGLI INGEGNERI, 50 ANNI ASSOCIATI, Ordine degli Ingegneri della Provincia di Trieste, Fondazione Trieste

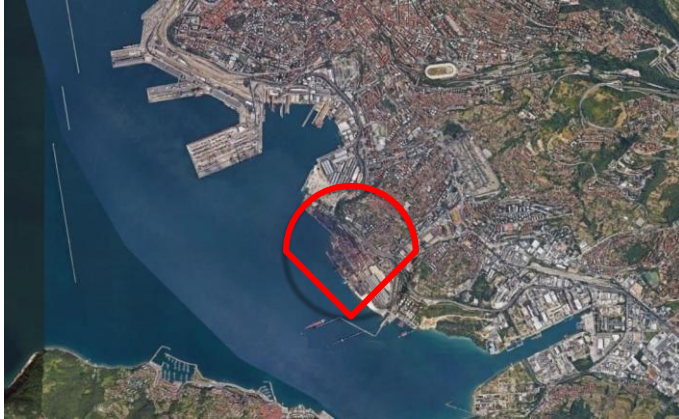
CITTÀ E PORTO:
Sviluppo, Rigenerazione e Innovazione

The 2016 PRP

- 2009-2016 New Port Master Plan (Trieste)
- Vision of strengthening the existing and developing new areas of transformation (towards the "Industrial Zone")
 - Progressive commercial abandonment of the 'historic' port - urbanisation in progress
 - Development of the "Stazione Marittima" cruise terminal
 - Reorganisation of Punto Franco Nuovo areas (e.g. ATF Ramp Pier VI)
 - Extension of Pier VII
 - Logistics platform I section
 - New Pier VIII
 - Noghère Ro-Ro terminal
- Since 2016, implementation of the PRP vision: active exploitation of contingent opportunities

Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Autentica di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale: Porti di Trieste e Monfalcone



ACCORDO DI PROGRAMMA

L'ATTUAZIONE DEL PROGETTO INTEGRATO DI MESSA IN SICUREZZA,
CONVERSIONE INDUSTRIALE E SVILUPPO ECONOMICO PRODUTTIVO
NELL'AREA DELLA FERRIERA DI SERVOLA
(articolo 252-bis del Decreto Legislativo n. 152 del 2006)

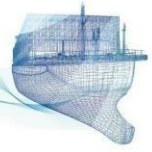
TRA

Ministero dello Sviluppo economico
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Agenzia nazionale per le politiche attive del lavoro
Agenzia del Demanio
Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale
d'intesa con
Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
Comune di Trieste
E
Siderurgica Triestina s.r.l.
Acciaierie Arvedi s.p.a.
ECOP s.p.a.



- ADP 2012 (SIN) and ADP 2014 (Redevelopment of industrial and port activities and environmental recovery of the complex industrial crisis area of Trieste)
- Servola Ironworks: March 2020 closure of the hot area but need to maintain cold processing (rolling mills):
 - 25 hectares available for port/logistics activities
- June 2020 ADP 'Implementation of the integrated project for safety, industrial conversion and economic and productive development in the Ferriera di Servola area' pursuant to Article 252-bis of Legislative Decree 152/2006
 - exchange of equal value between areas subject to nationalisation/denationalisation
 - the objective of redeveloping the former 'hot' areas for port logistics activities, with redevelopment and implementation of the 'cold area';
 - AdP membership also extended to companies linked to the Logistics Platform (ICOP), for the implementation of MISP on areas to be allocated to a 'newco logistics' serving industrial/logistics activities.





JUNE 2020

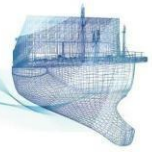
Signing of the 'Programme Agreement for the implementation of the integrated project for safety, industrial conversion and economic and productive development in the Servola Ironworks area' pursuant to Article 252-bis of Legislative Decree 152/2006, which provides, among other things, for the following activities:

- dismantling of plants and steel parts ;
- demolition of concrete and brick parts;
- permanent safety measures for contaminated areas (MISP)



Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone



APRIL 2020

Closure of cast iron production:
approximately 25 hectares of the former
'hot area' are made available for port
refurbishment.



Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone



The genesis of the Adriagateway project and the PNRR

Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Autentica di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

Adriagateway (08/2020)

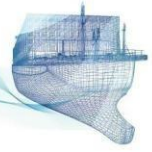


- 08/2020 - AdSP MAO presents an intervention programme called **Adriagateway**:
- **STRATEGIC PROJECT FOR COORDINATED INVESTMENTS FOR THE LOGISTICAL/INDUSTRIAL RELAUNCH OF THE PORT/TERRITORIAL SYSTEM OF THE EASTERN ADRIATIC SEA IN A EUROPEAN PERSPECTIVE OF GREEN, TECHNOLOGICAL AND DIGITAL TRANSITION (2020-2026).**
- Reasoned framework of possible coordinated public investments, consistent with the principles of the strategic positioning of the port and other investments ("green and digital transition"), currently underway or to be planned in the port – total configuration €1.2 million;
- Intrinsic quality of development, not only of the infrastructure itself, conceived in any case as "models of advanced infrastructure", but also of the complex system of processes that rely on the infrastructure itself and the attractiveness of the territorial hub (e.g. European railways, environmental protection, integration with industry, etc.).
- Adriagateway is divided by the Government, in terms of actual funding, into four priority activities (approximately €400 million), with particular reference to: industrial reconversion, SIN/reclamation management, extraordinary maintenance of large infrastructure, support for the sea/rail interchange system, and the creation of opportunities for logistics/production facilities that are synergistic with the port.

Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Autentica di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

**Decree-Law No. 77 of 31 May 2021,
converted with amendments by Law No.
108 of 29 July 2021**



EDIZIONE STRAORDINARIA

Spazio: 486 post. - art. 1, comma 1
Legge 31-01-2004, n. 45 - Filiale di Roma

Anno 162° - Numero 129

GAZZETTA UFFICIALE

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA Roma - Lunedì, 31 maggio 2021

DIREZIONE E REDAZIONE: PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'UFFICIO POLIGRAFICO E DELLA GAZZETTA UFFICIALE - VIA SALIZADA, 81 - 00185 ROMA
PIAZZA S. VESUVIO, 1 - 00187 ROMA

La Gazzetta Ufficiale, Parte Prima, oltre alla Serie Generale, pubblica cinque serie di autonoma numerazione:

1° Serie speciale: Corte costituzionale (pubblicata il mercoledì)
2° Serie speciale: Unione europea (pubblicata il lunedì e il giovedì)
3° Serie speciale: Regioni (pubblicata il sabato)
4° Serie speciale: Comuni nei comuni (pubblicata il martedì e il venerdì)
5° Serie speciale: Comuni pubblici (pubblicata il lunedì, il mercoledì e il venerdì)
La Gazzetta Ufficiale, Parte Seconda, "Foglio delle inserzioni", è pubblicata il martedì.

AVVISO ALLE AMMINISTRAZIONI

Al fine di ottimizzare la procedura di pubblicazione degli atti in Gazzetta Ufficiale, sono pregiate di inviare, contemporaneamente e parallelamente alla trasmissione della copia telematica dei medesimi (in formato word) al seguente indirizzo: gazzettaufficiale@giustizia.it, curando che, nella nota cartacea di trasmissione, sistemi dell'invio telematico (mittente, oggetto e data).

Nel caso non si disponga ancora di PEC, è fino all'adozione della stessa, gazzettaufficiale@giustizia.it.

SOMMARIO

LEGGE ED ALTRI ATTI NORMATIVI

DECRETO-LEGGE 31 maggio 2021, n. 77
Governo del Paese nazionale di rilancio e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture produttive e di accelerazione e snellimento delle procedure. (11000007)

30-7-2021 Supplemento ordinario n. 29-E alla GAZZETTA UFFICIALE Serie generale - n. 181

ALLEGATO IV
(articolo 44)

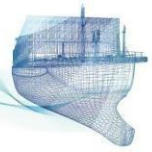
- 1) Realizzazione asse ferroviario Palermo-Catania-Messina;
- 2) Potenziamento linea ferroviaria Verona - Brennero (opere di adduzione);
- 3) Realizzazione della linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria;
- 4) Realizzazione della linea ferroviaria Battipaglia-Potenza-Taranto;
- 5) Realizzazione della linea ferroviaria Roma-Pescara;
- 6) Potenziamento della linea ferroviaria Orte-Falconara;
- 7) Realizzazione delle opere di derivazione della Diga di Campolattaro (Campania);
- 8) Messa in sicurezza e ammodernamento del sistema idrico del Peschiera (Lazio);
- 9) Interventi di potenziamento delle infrastrutture del Porto di Trieste (progetto Adriagateway);
- 10) Realizzazione della Diga forata di Genova.

2146731

Autività di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

**Decree-Law No. 77 of 31 May 2021,
converted with amendments by Law No.
108 of 29 July 2021**



N. INF. UFFIC. REG. DECRETI N. 000030-13-08-2021

Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

Punto 8
**Aumento selettivo della
capacità portuale**

VISTA la legge 31 maggio 2021, n. 77;
VISTO il DPCM 13 agosto 2021, n. 10000007;
VISTA la direttiva 2017/1375 del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 settembre 2017, concernente la responsabilità amministrativa e finanziaria, unitamente;
VISTA la direttiva 2017/1375 del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 settembre 2017, concernente la responsabilità amministrativa e finanziaria, unitamente;
VISTO il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 13 settembre 2021, concernente la responsabilità amministrativa e finanziaria, unitamente;
VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 13 settembre 2021, concernente la responsabilità amministrativa e finanziaria, unitamente;

Punto 9
**Ultimo/Penultimo
miglio
ferroviario/stradale**

in località Vigliana, compreso il dragaggio dei sedimenti di una parte dei fondali portuali e loro

Centrale

Salerno

Realizzazione del 2° lotto del 1° stralcio

F51B08000600001

10,000

AdSP del Mare Adriatico Orientale	Trieste	Lavori di elettrificazione delle banchine del Molo Bersaglieri	C91H20000100002	8,000
AdSP del Mare Adriatico Orientale	Trieste	Lavori di elettrificazione delle banchine del Molo VII	C91F20000110002	8,000
AdSP del Mare Adriatico Orientale	Trieste	Lavori di elettrificazione delle banchine del Molo V e di Riva Tronca	C91F20000140002	4,000
AdSP del Mare Adriatico Orientale	Trieste	Lavori di elettrificazione delle banchine Scalo legname, Piattaforma logistica	C99J21020720001	4,000
AdSP del Mare Adriatico Orientale	Monfalcone	Lavori di elettrificazione delle banchine del porto	C49J21033120001	7,000
TOTALE				

Porto del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Organizzatori: CONSIGLIO NAZIONALE DEGLI INGEGNERI, CONSIGLIO NAZIONALE DEI GEOMETRI, Ordine degli Ingegneri della Provincia di Trieste, Fondazione

CITTÀ E PORTO:
Sviluppo, Rigenerazione e Innovazione

PNC/PNRR interventions with public funding	Euro
Components of the intervention in the infrastructural and functional modernisation of Pier VII	€100.5 million (Adriagateway PNC)
Extension of shared infrastructure for the development of the New Free Port (MSP and New Servola Station)	€180 million (Adriagateway PNC)
New Noghère Terminal quay, with dredging	€45 million (+12) (Adriagateway PNC)
Preparatory works for the Establishment of logistics and production activities in the Noghère Area (PNC)	€60 million (Adriagateway PNC)
ON SHORE POWER (total)	€32 million

Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Adriagateway (08/2020)

- Public (non-PNC)
- Public PNC
- PPP
- Private (in coordination) Onshore Power (PNRR)
- Readjustment stations

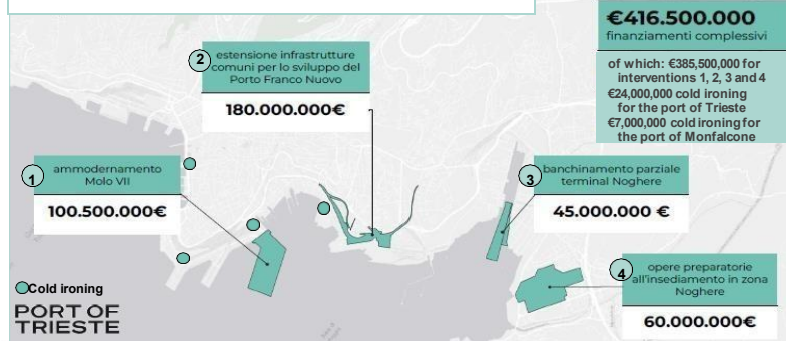
Organizzatori: CONSIGLIO NAZIONALE DEGLI INGEGNERI, CONSIGLIO NAZIONALE DEI GEOMETRI, Ordine degli Ingegneri della Provincia di Trieste, Fondazione

CITTÀ E PORTO:
Sviluppo, Rigenerazione e Innovazione

THE **PROJECTS TO UPGRADE THE INFRASTRUCTURE OF THE PORT OF TRIESTE** (Adriagateway project) are financed under the National Plan for Complementary Investments (PNIC) referred to in Decree Law No. 59/2021 with MIMS Decree No. 330/2021.

PNRR and PNC: Strategic projects Adriagateway

Adriagateway project: Amounts financed



Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Cold Ironing



Projects	Financing	Plan
Electrification works on the quays of the Bersaglieri Pier in the Port of Trieste	8,000,000	PNiC
Electrification works on the quays of Pier VII in the Port of Trieste	8,000,000	PNRR
Electrification works on the quays of Pier V and Riva Traiana in the Port of Trieste	4,314,958	PNRR
Electrification works on the quays of the port of Monfalcone	7,000,000	PNRR
Electrification works on the quays of the logistics platform at the Port of Trieste	4,368,427	PNRR
Electrification works on the quays of the Punto Franco Scalo Timber in the Port of Trieste	8,217,255	PNRR

€8,000,000
total PNiC funding

1,900,640
total PNRR funding

Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone



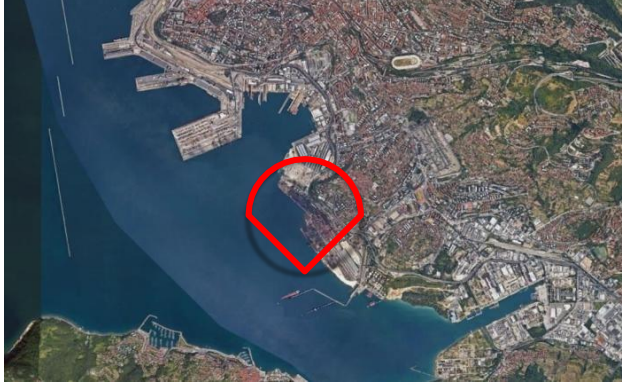
Extension of shared infrastructure for the development of the New Free Zone at the Port of Trieste

Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

PFTE:
Overview of the project

The project to extend the shared infrastructure for the development of the Punto Franco Nuovo involves converting the industrial area south of Trieste into a logistics hub and includes the redevelopment of the areas where the Servola steelworks once stood.



Aerial view 1943



Aerial view 2021

Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

PFTE:
Overview of the intervention

2021

Ministerial Decree 77/2021 and Ministerial Decree 330/2021 allocate **€180 million from the PNC to AdSP MAO for the 'Extension of common infrastructure for the development of the new free zone' for the following interventions:**

1. Upgrading of connection infrastructure:

- MISP
- New Servola Station
- Connection to the GVT and other road works

2. Buildings serving the Port of Trieste

3. Construction of the reclamation basin

Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

This assumption therefore leads to **the PFTE being divided into two separate sections, A and B**. The first contains the works subject to authorisation procedures, while the second contains the overall development works, which are not subject to authorisation but are essential for understanding the context in which they are to be implemented.

- MISP
- NEW SERVOLA STATION
- ROAD CONNECTION TO THE GOVERNMENT
- PUBLIC BUILDINGS
- NEW ACCESS FROM VIA RIO PRIMARIO



**project managed by RFI to be carried out in line with the railway works in dossier A*



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

Organizzatori

CONSIGLIO NAZIONALE
DELL'INGEGNERIA

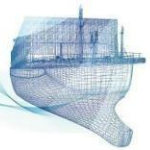
Coorganizzatori

5^o PREMIO
NAPOLI
PROSPERI

Comitato Organizzatore

ORDINE DEGLI INGEGNERI
PROVINCIA DI TRIESTE

CITTÀ E PORTO:
Sviluppo, Rigenerazione e Innovazione



NEW SERVOLA STATION

CONNECTION TO THE GVT

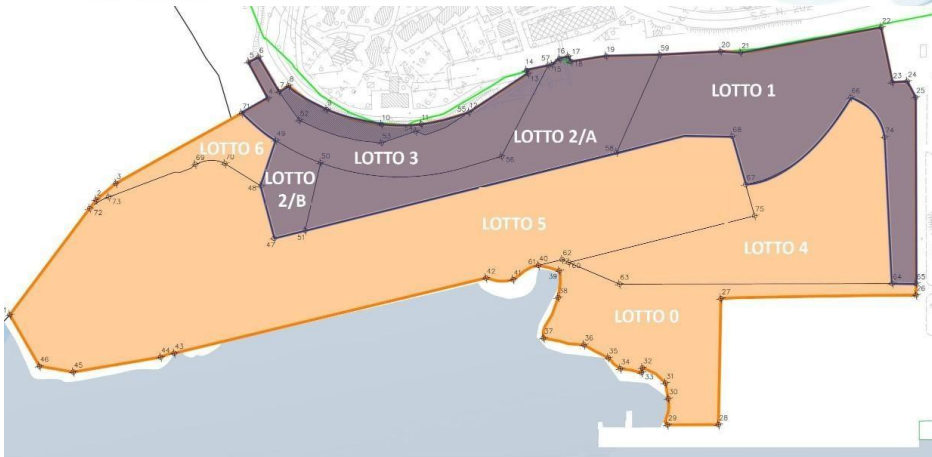
PUBLIC BUILDINGS

MISPP

ACCESS FROM RIO PRIMARIO

Works subject to authorisation

Autentità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone



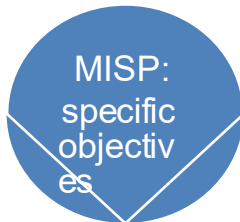
- Separate approval procedure (Ministerial Decree in 252-bis, TUA)
- Included in the economic costs of the PFTE for the public sector

State-owned area
for private
development LG

Publicly managed
state-owned area
AdSP MAO

MISP INTERVENTION
COST
Publicly managed areas
£26,630,884.49

Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1



interruption of direct and indirect exposure pathways to human targets through the implementation of capping

use of waste from the demolition of buildings, treated to make it EoW (End of Waste) and suitable for shaping the areas below the planned packages

upgrading and completion of the rainwater collection system for rainwater management

completion of the upstream hydrogeological barrier to completely encircle the former 'hot' area

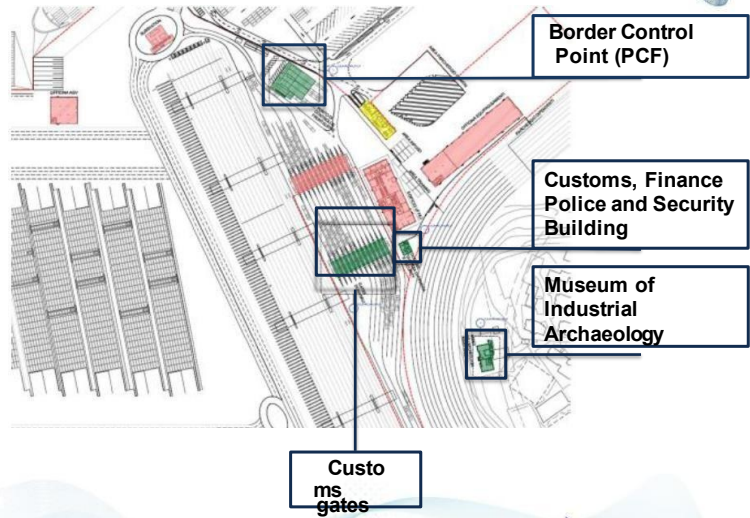
environmental monitoring to verify the effectiveness of the solutions adopted

Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1



the PFTE:
File A – PNC intervention to be authorised Public
buildings

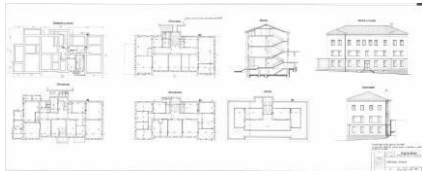
- Seismic retrofitting and conversion of the former Arvedi building into a museum space;
- New construction of:
 - Border Control Post (PCF);
 - Customs, Finance Police and Security buildings;
 - Customs gates



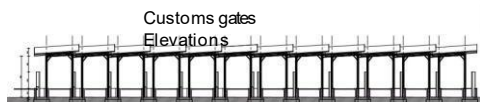
Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinarai d'Italia, 1

Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

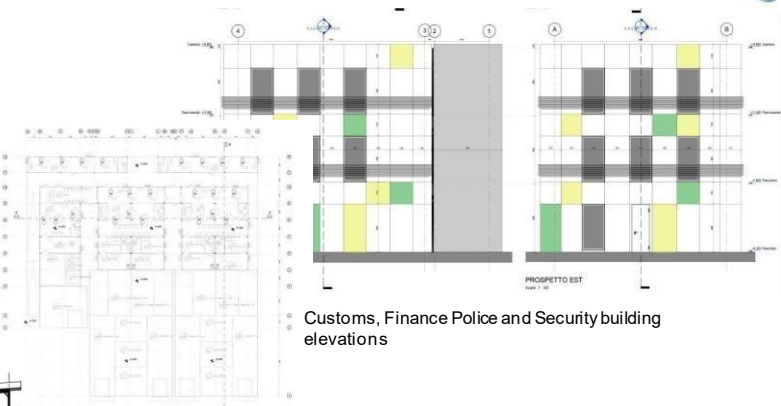
PFTE:
File A – PNC intervention to be authorised
Public buildings



Museum of Industrial Archaeology



Customs gates
Elevations



Customs, Finance Police and Security building
elevations

Floor plan of border control point

Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinarai d'Italia, 1

Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

The project: Road network -
Connection to the
GVT

- Ensure **rapid and direct access** to port areas and industrial activities in neighbouring areas
- Prevent heavy goods vehicle traffic from **congesting urban roads**



Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1



The PFTE:
File A – PNC intervention to be authorised
Road network - Connection to the GVT

The construction of the junction ensures:

- the **removal of heavy goods vehicle traffic** currently congesting urban roads (an average of 92 lorries per day)
- **support for the growth of neighbouring logistics activities**



Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1



The PFTE:
File A – PNC intervention to be authorised
New Servola commercial railway station

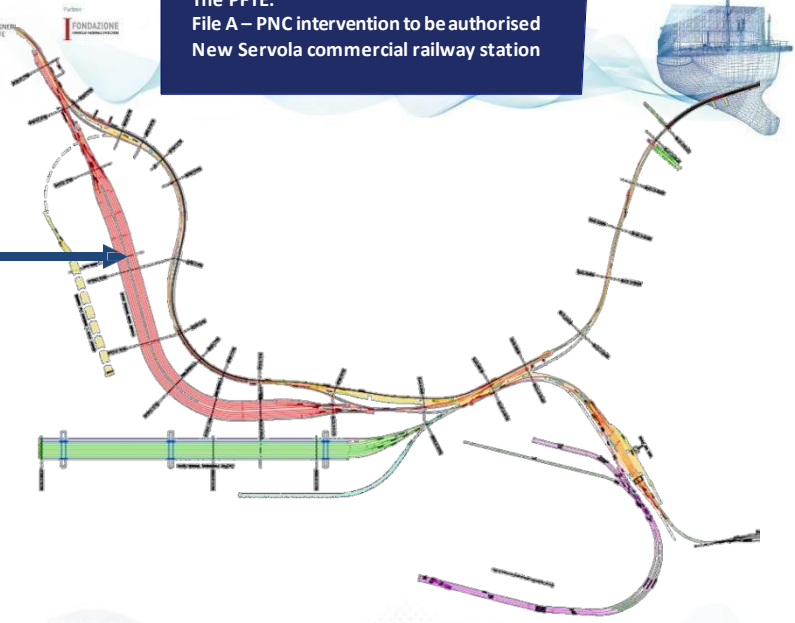
NEW SERVOLA STATION:

Construction of a track system for arrivals and departures consisting of 10 tracks and connected to the Campo Marzio – Aquilinia railway line.

Interventions relating to dossier B under the responsibility of RFI – to be carried out in conjunction with the works in dossier A:

1. San Sabba bundle
2. low line elevation
3. manoeuvring rod

Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

PFTE:
File A – PNC intervention to be authorised
New Servola commercial railway station

The design for the new Servola Station was developed following a technical **coordination meeting between AdSP MAO and RFI**, which led to **agreement on the proposed layout**.

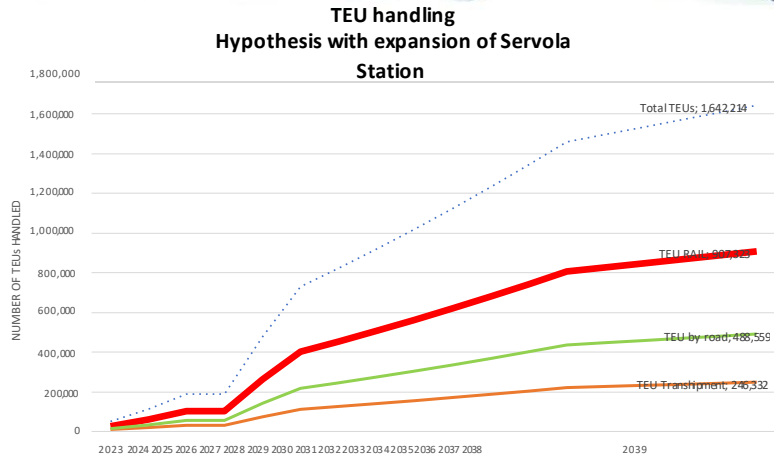


Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

The PFTE:
File A – PNC intervention to be authorised
Modal shift

The construction of the new Servola station will enable **34 trains** to be handled **per day** (statistics based on 288 days/year), drastically reducing the use of road transport.



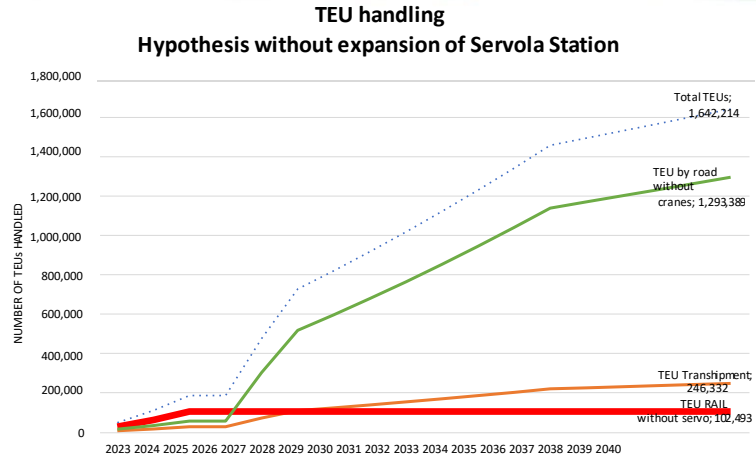
Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Autentica di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

The PFTE:
File A – PNC intervention to be authorised
Modal shift

Currently, Servola Station is considered to be close to saturation point – 6 trains/day

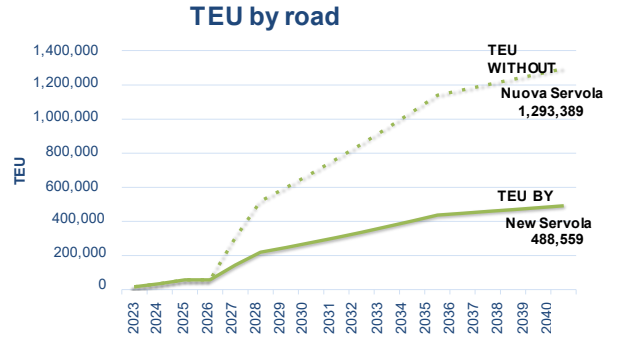
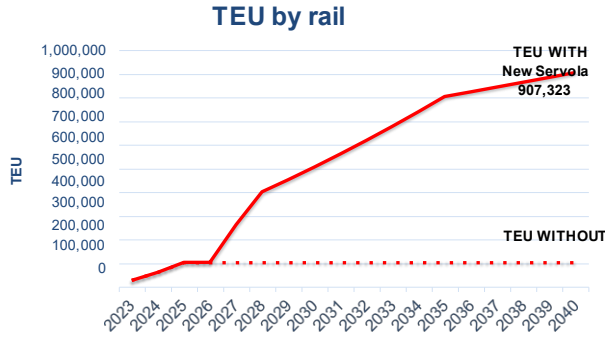
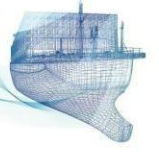
Based on growth scenarios for the number of TEUs to be handled, failure to build the New Servola Station will lead to an exponential increase in road transport (green line).



Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Autentica di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

the PFTE:
File A – PNC intervention to be authorised
Modal shift

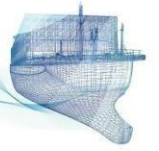


The graphs highlight the positive impact of the Nuova Servola project on rail transport.

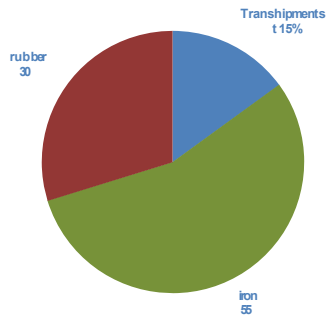
Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

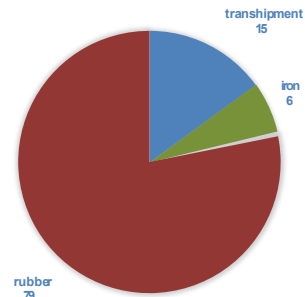
PFTE:
File A – PNC intervention to be authorised
Modal shift



**PROJECTION TO 2040
WITH EXPANSION OF SERVOLA STATION**



**PROJECTION TO 2040
WITHOUT EXPANSION OF SERVOLA STATION**

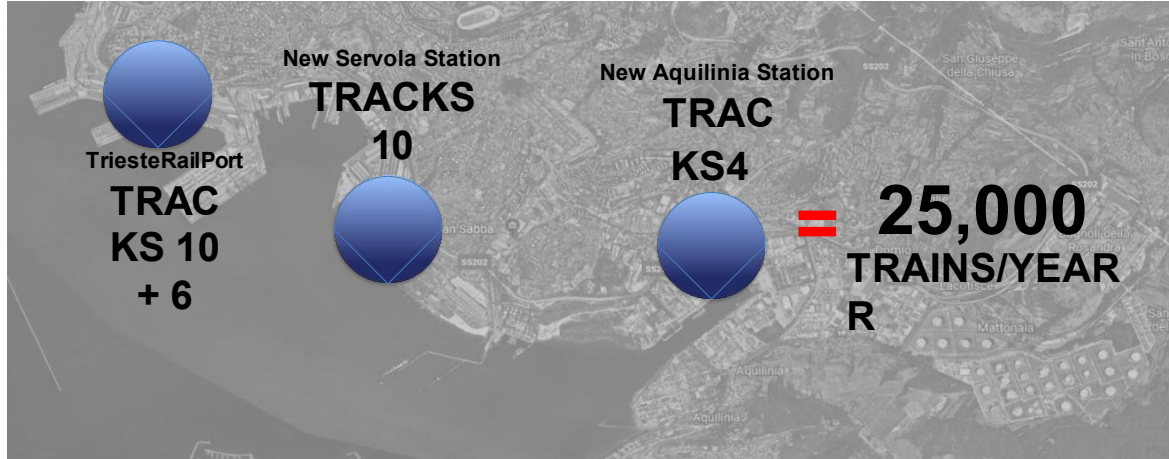


- Alignment with EU targets
- Reduction in pollutant emissions
- Increased competitiveness of the port system and the country as a whole
- Development of related industries

Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

the PFTE:
File A – PNC intervention to be authorised Role
of the New Servola Station



Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Autorit  di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone



Pier VIII of the Port of Trieste

Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Autorit  di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

Authorisation Process Stages

AdSPMAO 2022 Programme: Public-private partnership for the design, construction, maintenance and management of Phase 1 of Pier VIII in the Port of Trieste

STAGE	DURATION
1) PUBLIC DEBATE: the public/private partnership proposal, implemented pursuant to the combined provisions of Articles 174, 193 et seq. and 198 of Legislative Decree No. 36/2023, for the infrastructure project of Pier VIII of the port of Trieste, given the importance of the intervention, as well as its public interest and impact on the territory, <u>is subject to mandatory public debate, pursuant to Article 40 of Legislative Decree 36/2023 and subsequent amendments and additions, and Article 1, paragraph 1 of Annex I.6 to the same legislative decree.</u>	120 days total 60 days for consultations
2) SERVICES CONFERENCE: the work is approved at a services conference, convened pursuant to Article 14bis of Law 241/90, and pursuant to Article 14quater, the reasoned decision at the conclusion of the conference replaces, for all purposes, all acts of consent, however named, falling within the competence of the administrations and managers of public assets or services concerned (this includes urban planning compliance, landscape authorisation and the simultaneous initiation of the EIA procedure).	90 days total 45 days for opinions from bodies in CdS 90 days opinions from environmental protection, landscape and territorial protection, cultural heritage and public health protection bodies 150 days total National EIA procedure
3) CSLPP OPINION: works costing €100 million or more.	45 days total

Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinarai d'Italia, 1

Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Montebelluna

Pier VIII

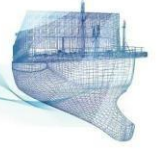
Economic overview of the intervention

Items	Amounts (in millions of €)
Works	263,854
Environmental and social impact mitigation and compensation works	1,990
Amounts available	50,006
- Technical expenses	20,148
- Contingencies	17,893
- Environmental monitoring	3,156
- VAT, social security contributions and other contributions and taxes	1,577
- Other	7,232
Total	315,850

Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinarai d'Italia, 1

Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Montebelluna

Pier VIII



From Ferriera to the new Pier VIII, a sustainable container terminal integrated into the urban context

A maritime terminal for

- RoRo ships up to 240 metres
- Container ships with a capacity of up to 15,000 TEU

Rail terminal: 6 tracks, each 300 metres long, extendable to 750 metres in the future

Low-noise electrical equipment and smart lighting technologies.

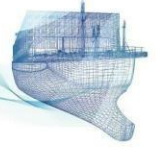
Preparation for the power supply of ships at quayside.



Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

Urban planning

Master Plan
for Pier VIIIPort- -and- -
location

Planning Tool for Works Port of Trieste

Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Details of the Port Master Plan for Pier VIII and
inclusion of the work in question

Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

Why Trieste

Strategic development for Trieste and Italy, at the forefront of the transition to green logistics in Europe: 8 million tonnes of CO saved

Trieste is the most efficient port in Europe for cargo from the East, both in terms of costs and CO₂ emissions

- Saves over **2,000 nautical miles** compared to ports in Northern Europe
- Significantly reduces **road kilometres**, depending on the final destination of the goods



Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

Why Trieste

Strategic development for Trieste and Italy, at the forefront of the transition to green logistics in Europe: 8 million tonnes of CO saved

Trieste with excellent connectivity in the heart of Europe:

- Hub on the **TEN-T** network on the Mediterranean and Baltic-Adriatic corridors
- In line with the European Green Deal initiative
Europe:

#EUGreenDeal



Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

Why Trieste

Target markets

The port of Trieste connects directly to some of the strongest and most dynamic economic areas in Europe, including Germany, southern Italy, Austria, Hungary, the Czech Republic, Slovakia

This strategic position allows the port to serve a vast industrial catchment area characterised by area import-export volumes, a strong manufacturing presence and integrated logistics chains with high added value.

Tertiary Transit Market
(Currently served by Koper only, Southern Poland can become a future growth markets for the port of Trieste)

Market Served in Ro-Ro business only
Primary Transit Market

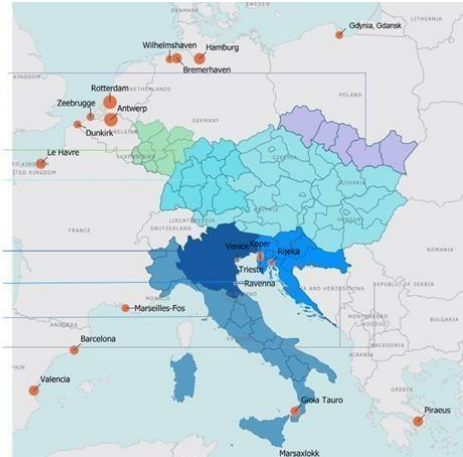
Primary Home Market

Secondary Transit Market

Secondary Home Market

Tertiary Transit Market

PRIMARY hinterland (hinterland)



Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

PrPorpoopnoennetnitPiPPPP

Presentation of the actors involved in the Public-Private Partnership

Public-Private Partnership

Public Partner



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

AdSPMAO, a public body that manages the ports of Trieste and Monfalcone, coordinating infrastructure and logistics with local and national strategic importance.

Private Partner



HHLA PLT Italy S.r.l. operator and concessionaire of the Trieste Logistics Platform with the following **shareholders**:

- HHLA International GmbH
- Francesco Parisi Casa di Spedizioni S.p.A.
- I.CO.P.S.p.A.
- Interporto di Bologna S.p.A.

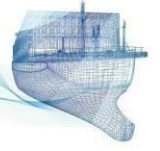


I.CO.P.S.p.a. Local private construction company that already built the Trieste Logistics Platform

Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

Strategic objectives



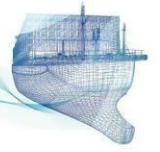
Molo VIII strengthens the role of the Port of Trieste as a sustainable and competitive logistics hub at European level.



Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

Strategic objectives



Pier VIII strengthens the role of the Port of Trieste as a sustainable and competitive logistics hub at European level.

Pier VIII, a **terminal** with advanced technologies and low environmental impact

- Increases the operational capacity of the Port of Trieste
- Transfers **cargo transport from road to rail**, promoting **road safety**
- Creates around **2,650 new jobs**, directly and indirectly
- **Training courses** for young people and **the development of technological skills** for the education system
- Generates **over €2 billion in tax revenue** (VAT, income tax, duties, etc.) in the first 15 years
- Generates value for Trieste, the Friuli Venezia Giulia region and surrounding areas in a sustainable manner

Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

Organizzatori:
CONSIGLIO NAZIONALE
DEGLI INGEGNERI

Conseguenze:
5^o FORUM
PORTI

Partecipanti:
ORDINE DEGLI INGEGNERI
PROVINCIA DI TRIESTE

FONDAZIONE
TRIESTE

CITTÀ E PORTO:
Sviluppo, Rigenerazione e Innovazione

Integrated into the urban environment with minimal impact

Environmental and infrastructural
benefits



Daytime view – Pier VII, Pier VIII & SIOT Terminal



Night view – Pier VII, Pier VIII & SIOT Terminal

Trieste | 1 Ottobre 2025

Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

Organizzatori:
CONSIGLIO NAZIONALE
DEGLI INGEGNERI

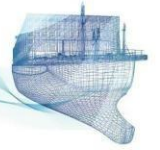
Conseguenze:
5^o FORUM
PORTI

Partecipanti:
ORDINE DEGLI INGEGNERI
PROVINCIA DI TRIESTE

FONDAZIONE
TRIESTE

CITTÀ E PORTO:
Sviluppo, Rigenerazione e Innovazione

Environmental and infrastructural
benefits



Linked to the Permanent Safety Measures (MISP) activities in the former industrial area of Ferriera di Servola, contributing to the environmental redevelopment of the site

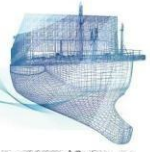


Trieste | 1 Ottobre 2025

Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

Technical aspects



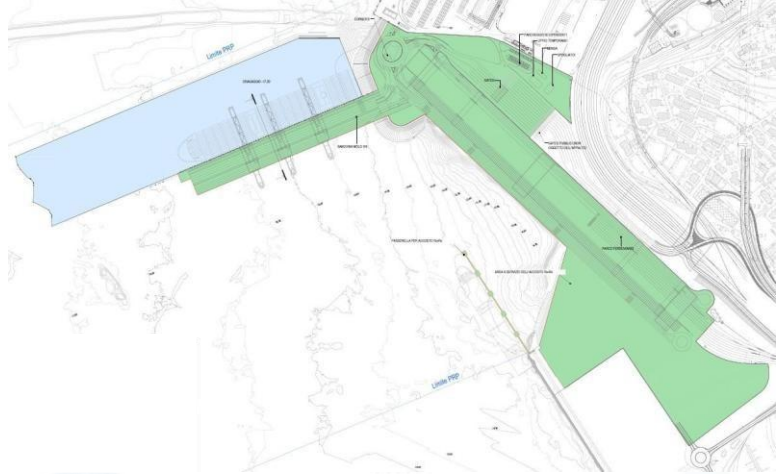
Operational layout of the work

Maritime quay

- 422 m with a depth of -17.2 m
- 3 quay cranes
- Largest containerships in the Adriatic, up to 15,000 TEU
- Berth for roll-on/roll-off traffic
- Preparation for ship power supply

Railway yard serving the terminal

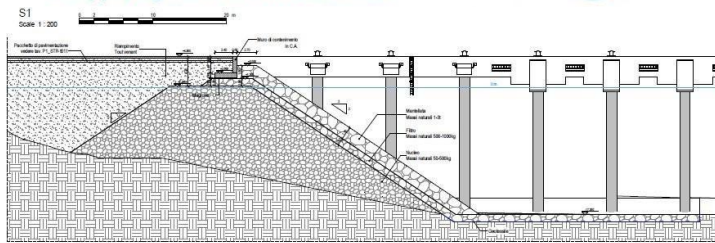
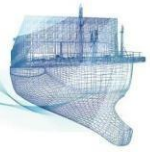
- 6 tracks measuring 300 m, extendable to 750 m
- 3 electric cranes
- Capacity up to 12 trains/day



Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinai d'Italia, 1



Technical aspects



Quay with electric quay cranes

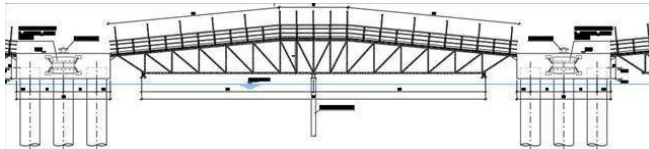
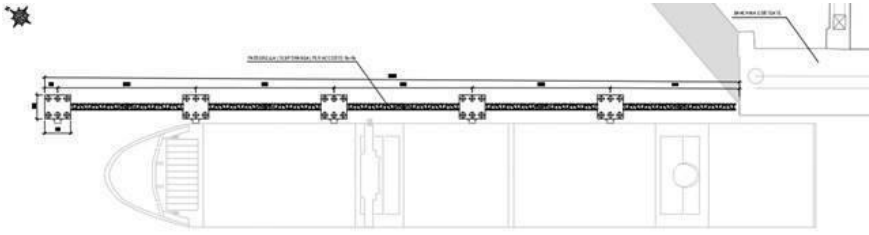
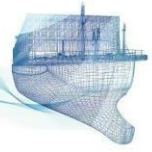
Quay

- Largest container ships in the Adriatic, up to 15,000 TEU
- 422 m long and water depth of -17.2 m
- 3 electric quay cranes with technological solutions that reduce noise and light
- Preparation of power supply for ships



- Preparation of power supply for s

Technical aspects



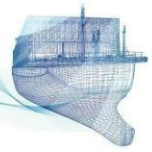
Ro-Ro berthing

- Ships up to 240 metres
- Ro-Ro mooring

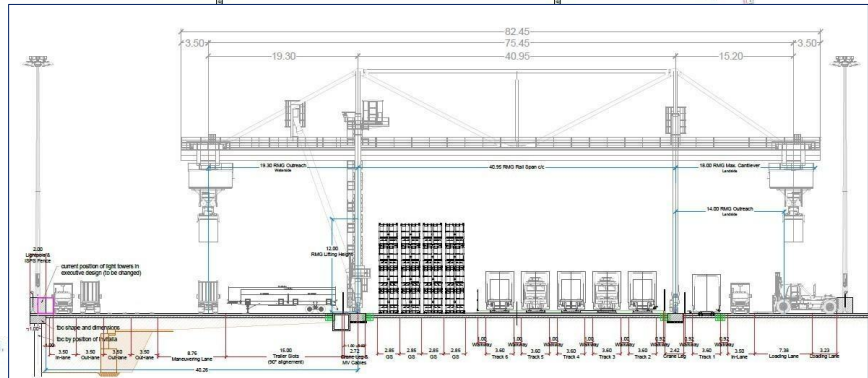
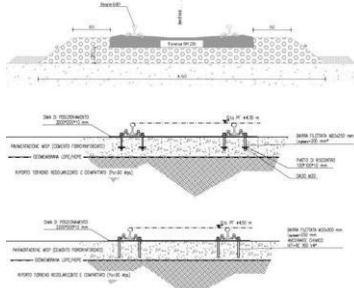
Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

Technical aspects



Railway yard serving the terminal (6*300m) with 3 rail-mounted gantry cranes with a capacity of up to 12 trains/day



Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia,

7 – ECONOMIC REQUEST

Economic request – “Ex Veneziani + Ex Manifattura Tabacchi” Area, Port of Trieste

The investment opportunity concerns an industrial-port complex of approximately **95,000 m²**, strategically located within the Free Port of Trieste, now one of Europe's main logistics hubs and gateway to Central Europe.

The area, resulting from the merger of the 'Ex Veneziani' (38,511 m²) and 'Ex Manifattura Tabacchi' (56,559 m²) lots, is offered at a total economic value of **€18,500,000**, including demolition, complete remediation and 'ready-to-build' delivery, with no additional costs for the investor.

This condition represents a significant competitive advantage: the availability of a completely cleared, reclaimed and immediately buildable industrial plot in the context of the Free Port is a rarity on the Italian market.

7.1 Technical data of the area – Operational summary

Parameter	Value
Total area	≈ 95,070 m ²
Former Venetians	38,511 m ²
Former Tobacco Factory	56,559 m ²
Urban area	D1.1 – industrial and craft production activities
Maximum building height	15 metres (excluding industrial equipment, silos, automated equipment)
Buildable area	50% of the lot (≈ 48,000 m ²)
Buildable area that can be increased	up to 60% with green interventions (≈ 57,000 m ²)
Parking standards	≥ 15% of the plot
Regulatory regime	International Free Port – tax and customs advantages

7.2. Urban context and potential uses

The area falls within Zone D1.1, which allows for a wide range of uses, including:

- industrial and manufacturing facilities,
- logistics and transport (people/goods),
- wholesale trade activities,
- services and collective facilities,
- automated warehouses, storage facilities, silos,
- energy or green-tech hubs in synergy with the development of the port.

This urban flexibility makes the site particularly suitable for:

- advanced logistics facilities (automation, cold storage, e-commerce),
- light industrial hubs with the possibility of applying for a duty-free zone – VAT,
- circular economy or green energy facilities, consistent with the Zaule Green Cluster,
- private intermodal centres integrated with rail and sea transport,
- opportunistic investments in income-generating properties intended for port operators.

7.3. Economic proposal and structure of the offer

Requested value

€18,500,000

(including demolition, reclamation and delivery of the ready-to-build area) The

economic request reflects not only the value of the land, but also:

1. the cost already incurred for the total demolition of the existing buildings;
2. the complete remediation of the soil in accordance with current regulations;
3. the reduction of authorisation times and risks for the future investor;
4. permits to apply for 'customs warehousing' with suspension of duties and VAT.
5. close proximity to TEN-T routes, the internal railway network and the main port terminals.

Valuable features for investors

- Immediate availability of building land on a unique 'empty for full' site in the port.
- Maximum exploitation of urban planning indices, with the possibility of building up to 57,000 m².
- Favourable tax regime: customs duty suspension, no VAT payable in transit, ZLS concessions.
- Growing demand for industrial and logistics space in Trieste (vacancy rate < 2%).
- Premium location: 300 metres from the main roads and 1 kilometre from the internal port tracks with access to the private railway connection within the area for sale.
- International appeal: established interest from operators in logistics, automotive, manufacturing and green industry.

8 – CONCLUSION

The 'Ex Veneziani + Ex Manifattura Tabacchi' area, located in the operational heart of the port of Trieste – Noghère Zone, is now one of the most significant opportunities for industrial and logistics development in the entire Northern Adriatic. With a total area of approximately 95,000 m², a favourable urban planning framework and the possibility of building up to 57,000 m² of new production or logistics facilities, the site is located within a rapidly expanding port ecosystem, supported by public and private investments of over €1 billion by 2030.

The availability of the area, which has been completely demolished, reclaimed and is ready for construction, eliminates the main technical and administrative risks typical of industrial real estate transactions, significantly reducing development times and increasing the financial certainty of the investment. The location, combined with the benefits of the Simplified Logistics Zone (ZLS) and direct connection to the TEN-T corridors, also maximises operational efficiencies and structurally reduces logistics costs.

The logistics-industrial property market in the Trieste area is characterised by high demand and near-zero vacancy rates, driven by the expansion of container traffic, the crucial role of rail intermodality and the growing presence of international operators in the shipping, automotive, e-commerce, energy and green industry sectors.

Investment Proposal:

In light of the technical characteristics, strategic location and full potential of the area, we propose the acquisition of the property complex at a value of €18,500,000, including total demolition, reclamation and delivery of the area 'ready-to-build'.

This condition allows the investor to start a development project quickly, benefiting immediately:

- from the tax and customs incentives offered by the Port (possibility of applying for permits for 'customs warehousing' with suspension of duty and VAT);
- proximity to the main container, ro-ro and energy terminals;
- the direct connection to European logistics corridors;
- the growing demand for new-generation logistics and industrial assets;
- the possibility of building highly specialised infrastructure (automated logistics, cold storage, industrial facilities, green production, etc.).

In a European market characterised by a shortage of buildable port areas and growing competition between logistics systems, this opportunity offers a unique combination of location, size, flexibility of use and potential return on investment.

Summary for investors

- Total area: ~95,000 m²
- Buildable area: up to ~57,000 m²
- Regime: Simplified Logistics Zone
- Delivery status: completely demolished and reclaimed
- Asking price: €18,500,000
- Time-to-market: immediate
- Potential use: logistics, industry, e-commerce, green industry, production facilities, advanced automation, energy hubs
- Yield scenario: above the Italian logistics sector average (8–10% per annum depending on the type of development)

TRIESTE LİMANI

ESKİ VENEZIANI KOMPLEKSİ ve ESKİ TÜTÜN FABRİKASI

Noghere Bölgesi

Via A. Malaspina - Trieste



Giriş

Bu teknik-ekonomik rapor, *Ex Veneziani & Ex Manifattura Tabacchi* kompleksinin sahipleri tarafından, Via A. Malaspina – Trieste adresinde bulunan *Ex Veneziani & Ex Manifattura Tabacchi* kompleksine ilişkin yatırım fırsatının analizi, yapılandırılması ve sunumundan sorumlu temsilci olan **Trading Consulting Services'e** verilen görev üzerine hazırlanmıştır. Trading Consulting Services, varlığın değerlendirilmesi ve alanın satın alınmasıyla ilgilenen potansiyel yatırımcıların belirlenmesi konusunda danışmanlık hizmeti vermekte ve ayrıca bilgi sürecinin genel koordinasyonunu yürütmektedir.

Teknik uzmanlık faaliyetleri, yerinde incelemeler, belge toplama ve gayrimenkul ile alanın kentsel, çevresel ve yapısal koşullarına ilişkin ön kontroller, teknik-inşaat bileşeninden sorumlu profesyonel **Nicola Valitutti** tarafından gerçekleştirilmiştir. Mimar, müdahale konusu alanın boyut, kentsel, kadastral ve operasyonel analizlerini hazırlayarak ön inceleme faaliyetine destek vermiştir.

Bu işlemle ilgili hukuki-idari ilişkilerin, kurumsal görüşmelerin ve sözleşme hususlarının yönetimi, **Avukat Francesca Landillo'ya** emanet edilmiştir. Avukat Landillo, düzenleyici çerçevenin tanımlanmasında, uygunluk kontrolünde ve ilgili tarafların çıkarlarının korunmasında Vekile yardımcı olmaktadır.

Geometra Vaditutti ve Avukat Landillo, Doğu Adriyatik Deniz Liman Sistemi Otoritesi'nin ilgili uzmanları, teknisyenleri ve yapıları ile Trieste Limanı bölgesinde faaliyet gösteren teknik kurumlara düzenli olarak ilişki içindedir ve bu kurumlardan, bu belgede yer alan bilgilerin ve teknik verilerin bir kısmı elde edilmiştir.

Bu rapor, analiz konusu yatırım fırsatının doğru, şeffaf ve teknik olarak doğrulanmış bir sunumunu sağlamak amacıyla, ilgili tüm profesyonellerin ortak ve koordineli çalışmasının sonucudur.

Bu belgede yer alan tüm teknik, kentsel, kadastral ve tanımlayıcı bilgiler, resmi kaynaklardan, görevlendirilen profesyoneller tarafından yapılan doğrudan kontrollerden ve yetkili kurumlara yapılan görüşmelerden elde edilmiştir. İçerikler dikkatle kontrol edilmiş ve mevcut durumda bilinen gerçek, güvenilir ve mevcut belgelere uygun verileri yansıtmaktadır.

1. BELGENİN ÖZETİ	4 - 5
2. TRIESTE LİMANI: STRATEJİK, EKONOMİK VE YATIRIM BAĞLAMI	6 - 43
3. VENEZIANI BÖLGESİ - SATILIK TÜTÜN	44 - 46
4. FOTOĞRAF VE GRAFİK BELGELER	47 - 55
5. SİZMİK RAPOR	56 – 60
6. PNRR MÜDAHALELERİ VE TRIESTE LİMANI VE NOGHERE BÖLGESİ – ESKİ VENEZİANİ VE ESKİ MANİFATTURA TABACCHI BÖLGESİ HAKKINDA BİLGİ ULUSAL MÜHENDİSLER KONSEYİ	61 - 85
7. EKONOMİK TALEP	86 - 87
8. SONUÇLAR VE YATIRIM ÖNERİSİ	88

1 – BELGESİNİN GENEL BAKIŞI

Bu belge, Avrupa'nın en stratejik ve dinamik lojistik sistemlerinden biri olan Trieste Limanı'nda bulunan bir gayrimenkul yatırımına ilişkin teknik analiz ve değerlendirme raporudur.

Amaç, potansiyel alıcılara aşağıdaki konularda net, eksiksiz ve yapılandırılmış bir görünüm sunmaktır:

- gayrimenkulün bulunduğu ekonomik ve altyapı bağlamı;
- mülkün teknik özellikleri ve ilgili değer artırma projesi;
- yatırımla ilgili geliştirme fırsatları ve potansiyel getiriler.

Bağlam: Trieste, büyüyen bir Avrupa limanı.

Trieste Limanı, bugün toplam tonaj açısından İtalya'nın en büyük limanı ve kıtanın en önemli intermodal demiryolu merkezlerinden biridir. Aşağıdakilerin birleşimi:

- Akdeniz ve Orta Avrupa'nın kesişme noktasında stratejik konumu,
- Avusturya, Almanya ve Tuna Nehri kıyısındaki Avrupa ülkeleriyle doğrudan bağlantılar,
- Basitleştirilmiş Lojistik Bölgesi (ZLS),
- 2025-2030 yılları için 1,1 milyar avronun üzerinde kamu ve özel yatırım planı,

Trieste'yi olgun ama hala genişleyen, altyapı, gayrimenkul ve endüstri yatırımcıları için özellikle cazip bir lojistik ve endüstri platformu haline getirmektedir.

Son yıllarda liman, trafiğinde istikrarlı bir büyüme, demiryolu payında artış ve enerji geçişi ile süreçlerin dijitalleşmesine yönelik güçlü bir eğilim kaydetmiştir. Bu senaryoda, liman sınırları içinde yer alan gayrimenkul varlıkları stratejik açıdan giderek artan bir değer kazanmaktadır.

Satılık varlık: Noghère Bölgesi'nde (bkz. bölüm 6) liman alanında bulunan bir endüstriyel-lojistik gayrimenkul.

Bu belgenin konusu, Trieste liman bölgesi içindeki alandır (bkz. bölüm 3).

Özetle, gayrimenkulün başlıca özellikleri şunlardır:

- Tipoloji: farklı kullanım tiplerine sahip alan
- Toplam alan: 96.000 m² (EX VENEZIANI ve EX MANIFATTURA TABACCHI alanı)
- İnşaat alanı: 48.000 m² (toplamın %50'si) veya Enerji ve çevre iyileştirme çalışmalarına ilişkin belirli türlerdeki müdahalelerle orantılı olarak %60'a ulaşılmasına izin verilmektedir. Bu müdahaleler, Bölgesel Müdahale Planı (PTI) kapsamında belirlenecektir. Kentsel standartlar, arsanın en az %15'i kadar bir alanda park yeri bulunmasını öngörmektedir.
- Özel alana demiryolu girişi, bağlantı yoluna doğrudan bağlantı.
- Konteyner gemilerinden yükleme ve boşaltma için rıhtım önü alanının konumu.
- Potansiyel kullanım alanları: mevcut planlamaya uygun olarak lojistik, hafif sanayi, liman hizmetleri, enerji merkezi vb.

Liman içindeki konumu ve rıhtımlara yakınlığı (konteyner gemilerinden yükleme ve boşaltma için "gelişmiş rıhtımlama" müdahalesi onaylanmıştır), demiryolu ve ana karayolu ağı, mevcut lojistik ve üretim akışlarıyla güçlü bir entegrasyon sağlayan esnek kullanım konfigürasyonları hayal etmeyi mümkün kılar.

Proje, EX VENEZIANI ve EX MANIFATTURA TABACCHI alanlarının tamamen yıkılmasını (halihazırda devam etmektedir) ve tamamen ıslah edilmiş olarak teslim edilmesini öngörmektedir.

Müdahale, varlığın değerini en üst düzeye çıkarmak için tasarlanmıştır ve bunu şu şekilde gerçekleştirir:

- liman ve endüstri operatörlerinin ihtiyaçları,
- pazar trendleri (entegre lojistik, intermodalite, katma değerli faaliyetler),
- liman-şehir-arka liman sisteminin geliştirme politikalarına.

Bu işlem bir yatırımcı için neden ilgi çekicidir?

Operasyon, aşağıdakilerin nadir bir kombinasyonunu sunmaktadır:

- birincil liman bölgesinde yeniden yapılandırma imkanı olan gayrimenkul varlıkları;
- büyüyen bir limana giriş, sağlam kamu ve özel yatırım planları ile desteklenmektedir;
- elverişli yasal ortam (ZLS, Avrupa teşviklerine ve araçlarına erişim);
- orta-uzun vadede istikrarlı ve artan getiri potansiyeli, Avrupa düzeyinde stratejik olarak kabul edilen bir sektör olan lojistik-liman sektöründe.

Belgenin geri kalanında şunlar sunulmaktadır:

- Trieste Limanı ve ekonomik gelişiminin yapılandırılmış bir analizi;
- gayrimenkulün ayrıntılı teknik açıklaması;
- müdahalelerin zaman çizelgesi;
- fotoğraflı belgeler;
- ve ekonomik talebe ayrılmış bir bölüm.

2 – TRIESTE LİMANI: STRATEJİK VE EKONOMİK BAĞLAM

Stratejik vizyon, ekonomik analiz ve yatırım fırsatları 2025-2035.

Trieste Limanı, stratejik konumu, derin sularda çalışma kapasitesi ve liman, demiryolu ve endüstriyel lojistik arasında eşsiz bir entegrasyon sunmasıyla Avrupa'nın en gelişmiş ve dinamik denizcilik merkezlerinden biridir.

Akdeniz'in en kuzey noktasında yer alan liman, Orta ve Doğu Avrupa'yı küresel ticaret rotalarına bağlayarak Avusturya, Almanya, Çek Cumhuriyeti, Macaristan ve ötesine doğal bir deniz erişim kapısı görevi görmektedir.

Bu bölüm, Trieste Limanı'nın mevcut yapısı, ekonomik beklentileri ve gelecekteki geliştirme planları hakkında kapsamlı bir bilgilendirme notu sunmaktadır. Altyapı yatırımları, dijital dönüşüm, sürdürülebilirlik hedefleri ve benzersiz Uluslararası Serbest Liman statüsünün sağladığı rekabet avantajları hakkında niteliksel ve niceliksel bilgiler içermektedir.

PNRR tarafından finanse edilen projeler, kamu-özel sektör ortaklıkları ve uzun vadeli stratejik programların derinlemesine analizi yoluyla, rapor Trieste'nin lojistik, endüstri ve enerji geçişi için Avrupa'nın giriş kapısı olarak nasıl konumlandığını, değişen küresel tedarik zinciri manzarasında bir inovasyon ve liman dayanıklılığı modeli olarak nasıl öne çıktığını ortaya koymaktadır.

Trieste'yi, coğrafi konumu, Serbest Liman rejimi ve demiryolu bağlantıları ile benzersiz bir Avrupa çapında lojistik ve endüstri merkezi olarak tanımlayarak, terminal yapısını, trafik hacimleri, genişleyen altyapılar, kamu ve özel fonlarla finanse edilen projeler ve yeşil ve dijital dönüşümle ilgili ekonomik fırsatları, limanı olgun ve yüksek potansiyelli bir yatırım platformu haline getiren modern yönetim ve düzenleyici istikrar çerçevesine yer veriyor.

İçindekiler

BÖLÜM 1 – Genel giriş

- 1.1 Akdeniz'in kalbinde bir kıta limanı
- 1.2 Rekabet avantajı sağlayan yasal miras
- 1.3 Intermodalitenin gücü: demiryolu omurgası
- 1.4 Modern yönetim ve stratejik planlama
- 1.5 2030'a doğru Trieste: yeşil, dijital ve rekabetçi bir liman

BÖLÜM 2 – Coğrafi ve altyapı bağlamı

- 2.1 Stratejik konum
- 2.2 Avrupa TEN-T düğümü
- 2.3 Deniz ulaşımı
- 2.4 Kara ağı
- 2.5 Limanlar ve lojistik platformları
- 2.6 Operasyonel alanlar
- 2.7 Kapasite ve performans
- 2.8 Yatırım için hazır ekosistem

BÖLÜM 3 – Liman yapısı ve terminalleri

- 3.1 Genel mimari
- 3.2 VII Rıhtımı – Trieste Deniz Terminali
- 3.3 Trieste Lojistik Platformu
- 3.4 SIOT enerji terminali – TAL petrol boru hattı
- 3.5 Zaule Endüstri Limanı
- 3.6 Eski Liman
- 3.7 Ro-Ro ve otomotiv terminali
- 3.8 Yolcu ve kruvaziyer terminali
- 3.9 Yatırım fırsatları ve PPP
- 3.10 Trieste: çok sektörlü ve dayanıklı bir liman

BÖLÜM 4 – Trafik analizi ve pazar eğilimleri

- 4.1 Trafikteki gelişmeler
- 4.2 Konteyner trafiği
- 4.3 Enerji ve sıvı dökme yük
- 4.4 Ro-Ro trafiği
- 4.5 Katı dökme yük ve genel kargo
- 4.6 Demiryolu ve intermodalite
- 4.7 Denizcilik ağı
- 4.8 Diğer Avrupa limanları ile karşılaştırma
- 4.9 2025–2030 tahminleri
- 4.10 Yatırımcılar için fırsatlar
- 4.11 Genel sonuç

BÖLÜM 5 – Kalkınma planları, PNRR ve yatırımlar

- 5.1 Mali çerçeve
- 5.2 Altyapı kılavuzları
- 5.3 Limanlar ve bölgesel entegrasyon
- 5.4 PPP fırsatları
- 5.5 2035 stratejik vizyonu
- 5.6 Sonuç

BÖLÜM 6 – Ekonomik analiz ve gayrimenkul değerleri

- 6.1 Makroekonomik bağlam
- 6.2 Ekonomik analiz
- 6.3 Gayrimenkul değerleri

6.4 Avrupa limanları karşılaştırması

6.5 Teklif edilen alan

6.6 Değer ve beklenen getiri

BÖLÜM 7 – Sonuç

7.1 Liman sisteminin stratejik özeti

7.2 2015–2025 yılları için temel sonuçlar

7.3 Konsolide rekabet avantajları

7.4 2030–2035 Vizyonu: Trieste Avrupa Kapısı

7.5 Yatırımcılar ve paydaşlar için fırsatlar

7.6 Sonuçlar

BÖLÜM 1 – GENEL GİRİŞ

Trieste Limanı sadece bir denizcilik altyapısı değildir: üç yüzyıldan fazla bir süredir Akdeniz ile Orta Avrupa'yı birbirine bağlayan entegre bir ekonomi ve lojistik sistemidir.

Avrupa Birliği'nde dört stratejik özelliği tek bir yerde bir araya getiren tek limandır: doğal derin deniz tabanı, doğrudan ve yüksek kapasiteli demiryolu bağlantıları, uluslararası Serbest Liman rejimi ve sürdürülebilirlik ve inovasyona yönelik yönetim.

Coğrafi konumu — Adriyen Denizi'nin kuzey ucunda, Slovenya sınırına birkaç on kilometre ve Viyana'ya 500 km'den daha az mesafede — onu Orta Avrupa ve Tuna pazarlarına doğal bir giriş kapısı haline getirir. Bu bölge, 200 milyondan fazla nüfusa ve 4 trilyon avrodan fazla toplam GSYİH'ye sahiptir.

Bu nedenle Trieste, genellikle "Akdeniz'deki kıta limanı" olarak tanımlanır: Kuzey-Güney ve Doğu-Batı akışlarına aynı anda hizmet verebilen, Kuzey Avrupa limanlarına kıyasla zaman, maliyet ve çevresel etkileri azaltan bir kavşak noktasıdır.

1.1 Akdeniz'in kalbinde bir kıta limanı

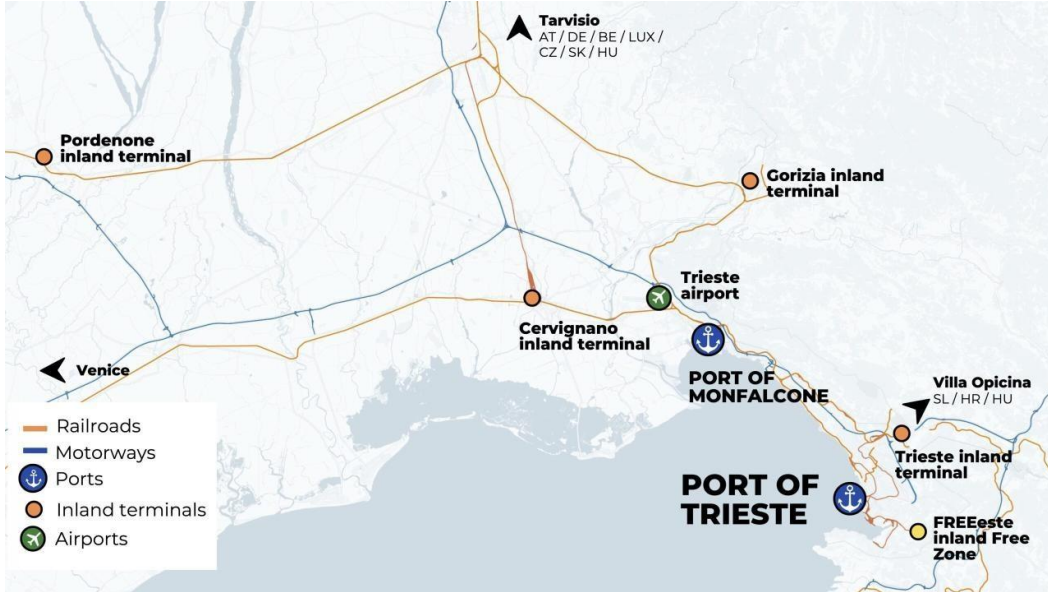
Trieste'nin en önemli rekabet gücü, Avrupa'nın büyük sanayi merkezlerine fiziksel olarak yakın olmasından kaynaklanmaktadır. Viyana trenle sadece 8 saat uzaklıktadır; Münih 10 saatten az; Bratislava, Budapeşte ve Prag ise bir günde ulaşılabilir. Deniz ve sanayi arasındaki bu doğrudan bağlantı, Süveyş Kanalı'ndan gelen malların transit süresini, Rotterdam veya Hamburg'a giden geleneksel rotalara kıyasla 4-5 gün kısaltmaktadır.

Enerji maliyetlerine ve sürdürülebilirliğe giderek daha duyarlı hale gelen küresel bir pazarda, bu lojistik azalma ekonomik açıdan çok büyük bir değer taşır: Avusturya, Almanya, Çek Cumhuriyeti ve Macaristan'daki imalat şirketleri için Trieste, denize erişimin en kısa, en ekonomik ve en "yeşil" yoludur.

Akdeniz'deki şirketler için ise bu, Orta Avrupa'nın başlıca sanayi bölgelerine doğrudan ve hızlı bir kanal anlamına gelmektedir.

Trieste, TEN-T "Baltık-Adriyatik" ve "Akdeniz" Avrupa Koridorlarına bağlıdır, bu da onu Avrupa Birliği'nin öncelikli ağı içinde konumlandırmaktadır.

Bu, Avrupa altyapı fonlarına (Connecting Europe Facility, PNRR, Tamamlayıcı Fon) erişimi garanti eder ve limanın kıtasal lojistikte stratejik bir ulusötesi düğüm noktası olarak rolünü pekiştirir.



Şekil 1 Trieste'den Avusturya, Almanya, Macaristan ve Çek Cumhuriyeti'ne giden demiryolu güzergâhları ve bağlantılarını gösteren Orta Avrupa lojistik haritası. Çek Cumhuriyeti'ne giden demiryolu güzergâhları ve bağlantıları.

1.2 Rekabet avantajı sağlayan yasal miras

Trieste, uluslararası hukuk tarafından tanınan, tam olarak işleyen uluslararası Serbest Liman statüsüne sahip tek Avrupa limanıdır. ve uluslararası hukuk tarafından tanınan uluslararası Serbest Liman rejiminden yararlanmaya devam eden tek Avrupa limanıdır. 1719 yılında İmparator VI. Karl von Habsburg'un isteği ile ortaya çıkan ve 1947 Barış Antlaşması ile 84/1994 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile onaylanan bu statü, gümrük vergisi ve KDV'den muaf malların ithalatı, işlenmesi, depolanması ve yeniden ihracatına izin vermektedir.

Bir yatırımcı veya lojistik operatörü için avantajı somuttur:

1. malların gümrük bölgesine girmeden liman içinde işlenebilmesi, monte edilebilmesi veya yeniden paketlenilebilmesidir İtalyan gümrük bölgesine girmeden işlenebilir, monte edilebilir veya yeniden paketlenilebilir;
2. sermayeler, tarafsız ve rekabetçi bir vergi ortamından yararlanabilir;
3. akışlar maksimum esneklikle ve depolama süresi sınırlaması olmaksızın yönetilir.

Bugün Serbest Liman aynı zamanda dijital bir limandır: Liman Sistemi Otoritesi, telematik prosedürler ve entegre akış takibi uygulamaya koyarken, "Fast Corridor" sistemi Trieste terminallerini İtalya'nın (Verona, Padova, Milano) ve Orta Avrupa'nın başlıca interportlarına bağlayarak, gümrük kontrolü altında konteynerlerin otomatik olarak transferini mümkün kılmaktadır.

Bu, Trieste'yi, gümrük muafiyeti ve yeniden ihracat imkanından yararlanan ambalajlama, etiketleme, bileşen üretimi veya pazarlama öncesi test gibi katma değerli lojistik ve hafif imalat faaliyetleri için cazip bir merkez haline getirmektedir.



Şekil 2 Uluslararası Serbest Liman rejimi: operatörleri için vergi ve lojistik avantajları.

1.3. Intermodalitenin gücü: demiryolu omurgası

Trieste, İtalya'nın ilk demiryolu limanı ve demiryolu ile taşınan yük miktarı açısından Avrupa'nın en önemli limanlarından biridir.

2024 yılında 11.000'den fazla tren işletildi ve liman her gün Avusturya, Almanya, Macaristan, Slovakya ve Çek Cumhuriyeti ile bağlantı sağladı.

Konteynerlerin %50'den fazlası trenle gelir veya trenle gider, bu oran hiçbir İtalyan limanı ve çok az sayıda Avrupa limanı tarafından ulaşılamaz.

İç demiryolu ağı, rıhtımlara doğrudan bağlı 70 km'den fazla ray uzunluğuna sahiptir. Trenler, TEN-T standardına uygun olarak 750 m uzunluğa kadar ulaşabilir ve ayrılma işlemi gerekmez.

TMT – Trieste Marine Terminal konteyner terminali, her biri 600 m uzunluğunda 5 ray ve RFI ağına doğrudan bağlantıya sahiptir, bu da "gemiden trene" kesintisiz bir akış sağlar.

Günlük bağlantılar Viyana, Linz, Graz, Salzburg, Münih, Ulm, Budapeşte, Prag ve Bratislava'ya ulaşmaktadır ve ÖBB Rail Cargo Group, DB Cargo, Metrans, Alpe Adria ve Adriafer gibi uluslararası operatörler tarafından yönetilmektedir.

Bu entegre intermodalite, somut bir rekabet avantajı sağlar: ton/kilometre başına daha düşük nakliye maliyetleri, daha kısa teslimat süreleri ve karayolu taşımacılığına kıyasla %60'a varan CO emisyonlarında azalma.

Demiryolu genişlemesi ulusal sınırlarla sınırlı değildir. Trieste, Ferneti ve Cervignano del Friuli gibi stratejik limanların yanı sıra Padova ve Verona'daki interportlarla da bağlantılıdır ve yatırımcıların Trieste'den sanki Avrupa'nın kalbindeymiş gibi faaliyet göstermelerini sağlayan geniş bir lojistik ağı oluşturmaktadır.

Bir operatör veya altyapı fonu için bu yapı, lojistik zincirinin zaten tamamlanmış olduğu bir limana erişim anlamına gelir: denizden demiryoluna, demiryolundan imalata, kesinti veya verimsizlik olmadan.

1.4. Modern yönetim ve stratejik planlama

Trieste ve Monfalcone limanlarını yöneten Doğu Adriyatik Deniz Liman Sistemi Otoritesi (AdSP MAO), şeffaflık, planlama ve inovasyona dayalı bir yönetim benimsemiştir.

Monfalcone limanlarını yöneten Doğu Adriyatik Deniz Liman Sistemi Otoritesi (AdSP MAO), şeffaflık, planlama ve inovasyona dayalı bir yönetim benimsemiştir.

2024-2026 Üç Yıllık Operasyonel Plan ve 2030 Stratejik Plan, sürdürülebilirlik, dijitalleşme ve uluslararası rekabetçilik açısından ölçülebilir hedefler belirlemektedir.

Başlıca gelişme eksenleri şunlardır:

1. VII. Rıhtımın genişletilmesi ve kapasitesinin 1,2 milyon TEU'ya çıkarılması;
2. Varco IV dijitalinin gerçekleştirilmesi, otomatik erişim kontrolü ve konteyner tarayıcıları;

3. Trieste Lojistik Platformu (PLT), limanı ve demiryolunu birbirine bağlamak için 200 milyon € yatırım demiryolunu bağlamak için 200 milyon € yatırım;
4. gemilere rıhtımdan elektrik sağlamak ve emisyonları azaltmak için soğuk demirleme projeleri;
5. kentsel işlevler ve hafif hizmetler için tasarlanan Porto Vecchio'nun yeniden geliştirilmesi;
6. Punto Franco Nuovo ve Molo VIII'in geliştirilmesi, endüstriyel lojistik için yeni alanlar.

Toplamda, plan PNRR, CEF fonları ve özel sermayeden gelen 700 milyon avrodan fazla yatırım öngörmektedir. Ayrıca, platformun yönetimi için "PCS NewCo S.r.l." adlı bir karma şirketin kurulması da planlanmaktadır. Limanın dijitalleşmesi ve multimodal ICT hizmetleri, sistemin teknolojik bileşenini güçlendirerek.

Bu gelişmiş yönetim, istikrar ve uzun vadeli bir vizyon sağlar, yatırımcılar için riski azaltır ve her girişimin koordineli ve izlenebilir bir stratejinin parçası olmasını garanti eder.

1.5 Trieste 2030'a doğru: yeşil, dijital ve rekabetçi bir liman

Limanın geleceği şimdiden inşa ediliyor.

2030 yılına kadar Trieste, Avrupa'nın ilk sıfır emisyonlu limanlarından biri ve sürdürülebilir lojistik için referans modeli olmayı hedefliyor.

PNRR tarafından finanse edilen "Port Grid" projesi, verimli enerji yönetimi ve yenilenebilir kaynakların entegrasyonu için bir *akıllı liman şebekesinin* oluşturulmasını öngörmektedir ve on yıl sonuna kadar emisyonların %55 oranında azaltılması hedeflenmektedir.

Dijital alanda, Sinfomar – Liman Topluluğu Sistemi platformunun güçlendirilmesi, liman operatörleri, gümrük, demiryolları ve nakliyeciler arasında tam bir birlikte çalışabilirlik sağlayarak, malların izlenebilirliği için IoT, AI ve blockchain teknolojilerinin benimsenmesini mümkün kılacaktır.

Hedef, her türlü belge, transit geçiş veya ödemenin dijital ve şeffaf bir şekilde gerçekleştirildiği kağıtsız bir liman oluşturmaktır şeffaf bir şekilde gerçekleştirildiği bir liman oluşturmaktır.

Operasyonel açıdan, VII. Rıhtım'ın genişletilmesi, konteyner kapasitesini 1,2 milyonun üzerine çıkaracak TEU/yılın üzerine çıkaracak, yeni uzun erişimli vinçler, otomatikleştirilmiş depolama alanları ve ek raylar eklenecektir. Buna paralel olarak, Lojistik Platformu, intermodal operatörler ve üretim şirketleri için bir buluşma noktası haline gelecektir.

Bu fiziksel altyapı, ekolojik geçiş ve dijitalleşme kombinasyonu, Trieste'yi kıtanın en gelişmiş limanları arasına yerleştiriyor. Bir yatırımcı için bu, "geleceğe hazır" bir ekosisteme girmek anlamına gelir: halihazırda sürdürülebilir, teknolojik olarak olgun ve önemli pazarlara mükemmel bir şekilde bağlı bir liman.

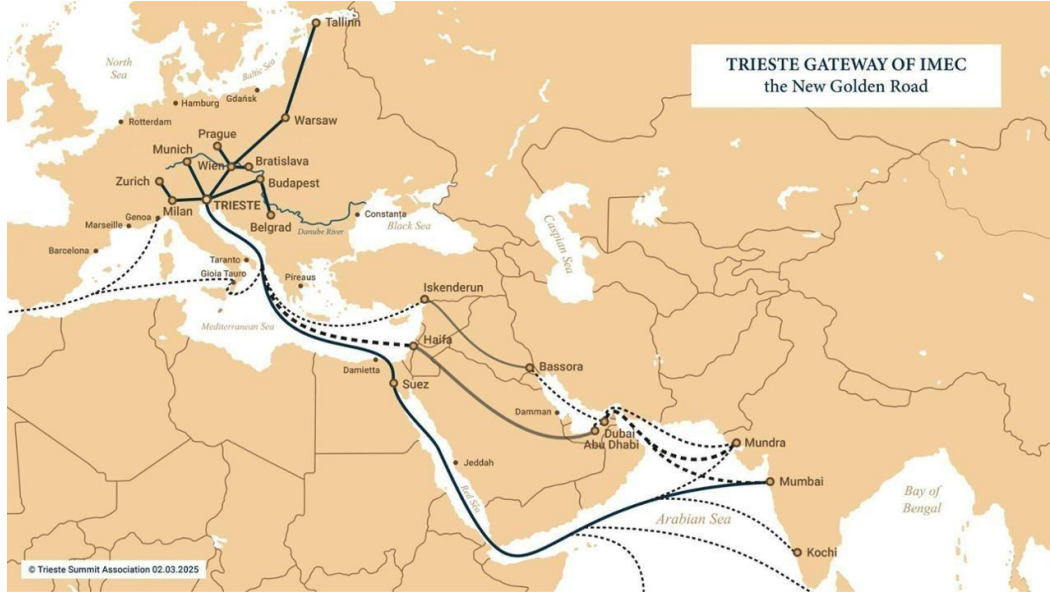
Özetle, Trieste sadece bir liman değildir: tarih ile inovasyonun iç içe geçtiği ve bugün yatırım yapmak, geleceğin lojistiğinin merkezinde yer almak anlamına gelen, gelişmekte olan stratejik bir Avrupa platformudur. İle birleştiği ve bugün yatırım yapmak, geleceğin lojistiğinin merkezinde yer almak anlamına gelen, gelişen bir Avrupa stratejik platformudur.

BÖLÜM 2 – COĞRAFİ VE ALTYAPI BAĞLAMI

Trieste Limanı, lojistik açıdan mükemmel bir coğrafi konuma sahiptir. Adriyen Denizi'nin kuzey ucunda, Akdeniz'de Orta Avrupa ve Tuna Nehri'ne en yakın noktada yer alır ve Latin, Slav ve Cermen dünyaları arasında her zaman doğal bir köprü görevi görmüş olan Friuli Venezia Giulia bölgesinin kalbinde bulunur.

Trieste, birkaç yüz kilometre mesafede Viyana, Münih, Prag, Bratislava ve Budapeşte gibi Orta ve Doğu Avrupa'nın başlıca üretim ve lojistik merkezlerine bağlanmaktadır. Bu coğrafi yakınlık, tam entegre bir demiryolu ve karayolu ulaşım sistemi ile birleştiğinde entegre ulaşım sistemi ile birleştiğinde, Trieste'yi Orta Avrupa için en verimli ve sürdürülebilir deniz giriş noktası haline getirmektedir. Avrupa ve Asya'daki birçok çok uluslu şirketin, Avusturya, Güney Almanya ve Doğu Avrupa'ya yönelik akışları için ana iniş platformu olarak bu limanı seçmesi tesadüf değildir.

Lojistiğin endüstriyel üretim kadar stratejik bir unsur haline geldiği bir dönemde, Trieste sadece bir "deniz kapısı" değil, aynı zamanda kıtasal bir ekonomik varlıktır: kıyı şeridinin çok ötesine uzanan bir altyapı, bağlantı ve özel rejim sistemidir.



2.1 Stratejik konum: Akdeniz'in Orta Avrupa ile buluştuğu nokta

Trieste'nin değeri, eşsiz coğrafi konumundan kaynaklanmaktadır.

Liman, rüzgarlardan korunan ve Adriyen Denizi'ne doğrudan erişimi olan derin bir doğal koya bakmaktadır, ancak aynı zamanda Alpler ve Tuna ovası arasında yer almaktadır.

Avrupa kıtasında hiçbir başka yerde deniz ve kıtanın endüstriyel kalbi bu kadar yakın değildir. Mesafeler her şeyi anlatıyor:

1. Viyana: 505 km – trenle 8 saatten az bir sürede ulaşılabilir;
2. Graz: 380 km – trenle 6 saatten az;
3. Münih: 610 km – trenle 9 saat;
4. Budapeşte: 560 km – 10 saatlik direkt bağlantı;
5. Prag: 720 km – trenle bir günlük yolculuk;
6. Ljubljana: sadece 95 km.

Bu, Trieste'nin Viyana veya Münih'e Kuzey Avrupa'nın büyük limanlarından daha yakın olduğu anlamına gelir.

Avusturya ve Alman şirketleri için Trieste'yi seçmek marjinal bir alternatif değildir: bu, verimlilik açısından bir tercihtir verimlilik seçimidir.

Ayrıca, limanın kuzey Adriyen kıyısındaki konumu, onu

Koper (Slovenya), Rijeka (Hırvatistan) ve Venedik limanlarını tamamlayıcı bir konuma sahiptir ve bu limanlarla birlikte

Rotterdam ve Hamburg gibi büyük limanlarla rekabet edebilecek düzeyde.

Bu sistemde Trieste, doğal derinliği,

geniş operasyon alanları ve tarihi uluslararası serbest liman rolü sayesinde lider liman işlevi görmektedir.



Şekil 3 Trieste Limanı'nın Orta Avrupa'ya demiryolu ve karayolu bağlantıları.

Kaynak: Avrupa lojistik belgeleri veya TEN-Tkoridor atlasları

2.2. Avrupa TEN-T ağının önemli bir düğümü

Trieste'nin değeri sadece coğrafi değil, aynı zamanda altyapısal da.

Liman, Avrupa Birliği'nin ulaşım sisteminin omurgasını oluşturan dokuz stratejik TEN-T (Trans-Avrupa Ulaşım Ağı) koridorundan ikisine dahildir. Avrupa Birliği'nin ulaşım sisteminin omurgasını oluşturan dokuz stratejik koridordan ikisine dahildir:

1. Baltık-Adriyatik Koridoru, Polonya'nın Gdańsk ve Gdynia limanlarını Kuzey İtalya'ya (Ravenna, Bologna) ile Viyana, Bratislava ve Ljubljana üzerinden bağlayan Baltık-Adriyatik Koridoru.
2. Marsilya, Torino, Venedik ve Trieste'den geçerek doğu İspanya'yı (Valensiya, Barselona) Macaristan sınırına bağlayan Akdeniz Koridoru.

Bu çift üyelik, Trieste'yi Avrupa ağının "merkez" düğümü haline getirerek, demiryolu işletilebilirliği, gümrük dijitalleşmesi ve ulaşımın karbonsuzlaştırılması için fonlara ayrıcalıklı erişim sağlar.

Bu aynı zamanda, limana bağlanan demiryolu ve karayolu altyapısının Avrupa çapında ilgi alanı olarak sınıflandırıldığı anlamına da gelmektedir:

hatlar elektrikli, yüksek kapasiteli ve 740–750 metrelik trenlerle uyumludur, TEN-T standardı.

Bu, operatörlere darboğazlar veya yapısal kısıtlamalar olmaksızın verimli ve istikrarlı bir demiryolu hizmeti sunar.

Kıtasal boyutunun yanı sıra, Trieste, Avusturya'nın petrol ihtiyacının %90'ını, Baviera'nın %50'sini ve Çek Cumhuriyeti'nin bir kısmını karşılayan TAL – Transalpine Pipeline petrol boru hattının varlığı sayesinde, enerji koridorları ağı (TEN-E) için de bir kavşak noktasıdır.

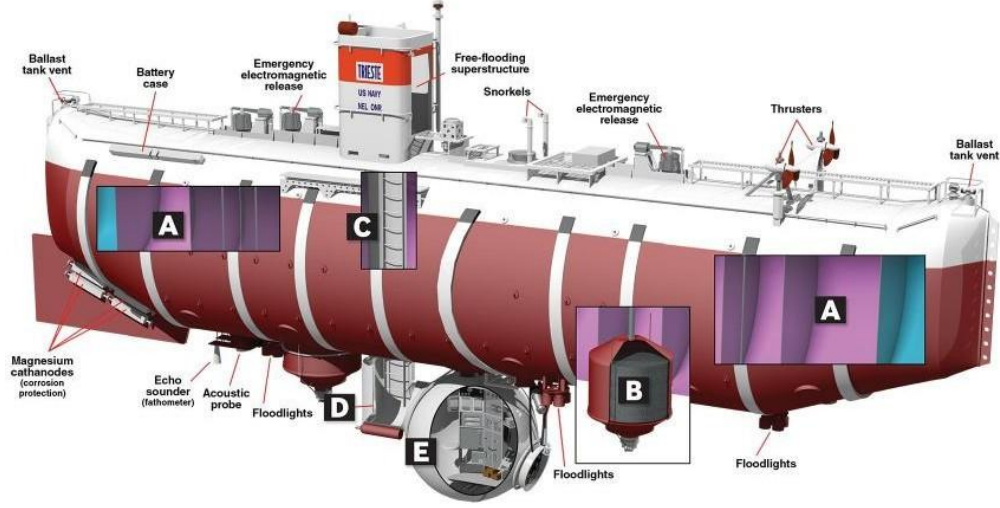
Bu anlamda liman sadece lojistik değil, aynı zamanda enerji açısından da önemlidir ve Avrupa'nın enerji güvenliği için stratejik bir altyapıdır. stratejik bir altyapıdır.

2.3. Deniz ulaşımı: "derin deniz hazır" bir liman

Denizcilik açısından Trieste, 18 metreye kadar ulaşan derinliği ile Akdeniz'in en derin limanlarından biri olarak doğal bir "derin deniz" limanı olarak kabul edilmektedir.

Bu, dünyanın en büyük konteyner gemilerini (ULCV – Ultra Large Container

Gemiler), petrol tankerleri ve son nesil ro-ro gemileri, yapay tarama gerektirmeden.



Şekil 4 Trieste Limanı konteyner terminalinin ve 18 m'ye kadar olan deniz tabanının havadan görünümü.
Kaynak: AdSP MAO veya terminal işletmecilerinin resmi görüntüleri.

Bunun iki avantajı vardır:

bir yandan daha düşük bakım maliyetleri ve sürekli operasyonel faaliyet; diğer yandan, son yıllarda MSC, CMA-CGM ve Maersk gibi şirketler sayesinde artan Asya-Trieste direkt rotaları sunma imkanı. Bu şirketler, limanı Kuzey Avrupa limanlarına alternatif bir seçenek olarak görüyorlar.

2022'den itibaren Trieste, Uzak Doğu'dan gelen "direkt çağrı" gemileri için düzenli varış limanı olacak ve Şanghay'dan yaklaşık 22-24 gün süren yolculuk, Rotterdam'a ise 28-30 gün sürmektedir.

Bu, Avrupa endüstrisi için "pazara sunma süresini" kısaltır ve lojistik zincirinin toplam maliyetlerini düşürür.

Limana deniz yoluyla doğrudan erişim sağlanır, dar kanallar veya keskin virajlar yoktur: manevra havzası her türlü hava koşulunda güvenli operasyonlara olanak tanır.

Yıllık operasyonel verimlilik %99'un üzerindedir ve olumsuz hava koşulları nedeniyle çok az sayıda gün durma yaşanmaktadır — bu, Avrupa limanlarında nadir görülen bir güvenilirlik göstergesidir.

2.4. Kara ağı: karayolu ve demiryolu arasında tam entegrasyon

Trieste, iki ana güzergâh ile İtalyan ve Avrupa otoyol ağına bağlanmaktadır:

1. A4 Torino–Trieste, havaalanını Po Vadisi koridoru ve Kuzey İtalya pazarlarıyla bağlar;
2. A34 Villesse–Gorizia, Slovenya ve Doğu Avrupa pazarlarına açılan kapı.

Otoyol erişimi doğrudan ve şehir trafiğinden ayındır, bu da kamyon ve ağır araçların limana doğru kesintisiz akışını garanti eder.

Tüm geçitler, rezervasyon, araçların otomatik kaydı ve OCR tarama ve X-ray ile konteyner kontrolü için dijital sistemlerle donatılmıştır.

Ancak Trieste kara sisteminin gerçek gücü demiryoludur.

İç ağ, 70 km'den fazla ray uzunluğuna sahiptir ve bunun 50 km'den fazlası elektrikli, konteyner terminallerini, gümrük depolarını ve enerji depolarını doğrudan birbirine bağlar.

Limanın her operasyonel alanı — VII Rıhtım'dan SIOT terminaline ve Lojistik Platformuna kadar — iç demiryolu bağlantıları ile hizmet vermektedir ve Trieste Campo Marzio istasyonuna, limanın ana demiryolu düğümüne doğrudan erişim imkanı sunmaktadır.

2024 yılında 11.200'den fazla yük treni geçiş yaptı, bu da ulusal bir rekor.

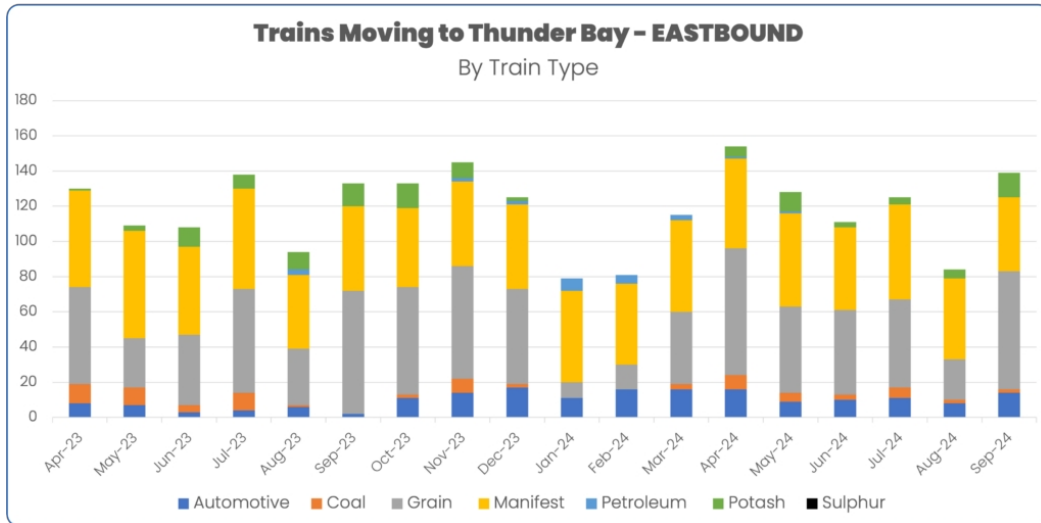
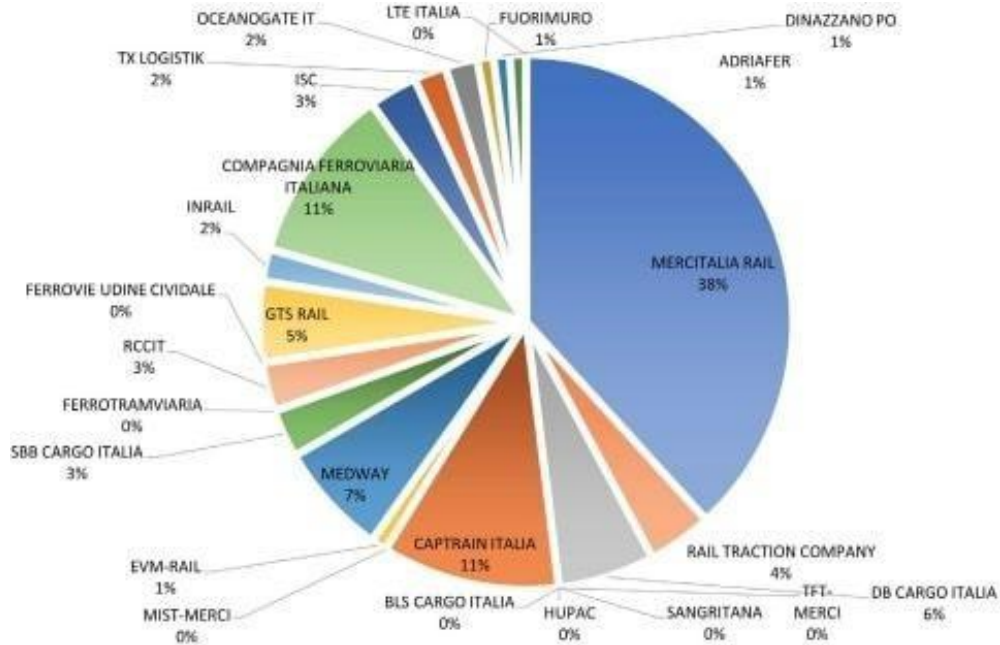
Trenler Viyana, Münih, Duisburg, Bratislava, Prag ve Budapeşte gibi destinasyonlara ulaşıyor ve

günde 25'ten fazla sefer yapmaktadır.

Manevraların yönetimi, Liman Otoritesi'nin kontrolündeki Adriafer'e emanet edilmiştir ve bu şirket, RFI ile doğrudan koordinasyon kurarak rotaları optimize etmek ve durma sürelerini azaltmakla görevlidir.

Bu verimlilik, Trieste'yi İtalya'nın en demiryolu limanı haline getiriyor: konteynerlerin yarısından fazlası trenle gönderiliyor veya trenle geliyor.

Bu, Avrupa düzeyinde de yeşil lojistik için "en iyi uygulama" olarak tanınan bir sürdürülebilirlik ve üretkenlik modelidir.



Şekil 5 Trieste Limanı'nda demiryolu trafiğinin ve intermodal taşımacılığın gelişimi.

Kaynak: Doğu Adriyatik Deniz Liman Sistemi Otoritesi yıllık raporu, Adriafer veya İtalyan lojistik raporları.

2.5 Liman arka bölgeleri, lojistik platformlar ve kara düşümleri

Trieste liman sistemi liman sınırları ile sınırlı değildir: sistemin operasyonel kapasitesini büyük ölçüde artıran, birbirine bağlı lojistik platformlar ve retroportlardan oluşan bir ağa yayılmıştır.

1. Cervignano del Friuli Interporto: 250.000 m²'den fazla alana, gümrük işlevlerine, depolara ve 750 metrelik tren bağlantı raylarına sahip Avrupa düzeyinde bir lojistik düğüm noktası.
2. Ferneti (TS) Interporto: Limandan 10 km uzaklıkta bulunan, karayolu ve gümrük trafiğinde uzmanlaşmış, A34 otoyoluna ve Slovenya ağına bağlı uluslararası bir lojistik merkezidir.
3. Trieste Lojistik Platformu (PLT): 2024 yılında açılan bu platform, Trieste'nin yeni entegre lojistiğinin simgesi olan bir projedir. 120.000 m²'lik bir alana inşa edilmiş olup, rıhtımlar, soğutmalı depolar, iç raylar ve Molo VII ile ulusal demiryolu ağına doğrudan bağlantılara sahiptir. Liman ile liman arkası arasındaki bağlantı noktasıdır ve uluslararası tedarik zinciri ve katma değerli lojistik operatörlerine ev sahipliği yapmaktadır.

Bu modüler mimari, tam bir operasyonel esneklik sağlar: mallar, üretim ihtiyaçlarına göre boşaltılabilir, işlenebilir, depolanabilir veya yeniden yönlendirilebilir.

Yatırımcılar için, altyapısı hazır liman arkası alanlarının varlığı, yatırımın geri dönüş süresini ve riskini azaltır, lojistik veya endüstriyel faaliyetlerin hemen kurulmasına olanak tanır.

2.6 Operasyonel alanlar ve uzmanlık

Liman beş ana alana ayrılmıştır ve her birinin kendine özgü bir işlevi vardır:

1. Porto Franco Vecchio: 600.000 m²'lik tarihi alan, kentsel ve lojistik yeniden yapılandırma sürecindedir ve kültürel, teknolojik ve hizmet amaçlı kullanılacaktır.
2. Porto Franco Nuovo: en modern ve işlevsel bölüm, konteyner, ro-ro ve dökme yük terminallerinin bulunduğu, ve PLT'ye doğrudan bağlantıları olan terminal.
3. Scalo Legnami: genel kargo, çeşitli mallar ve orman ürünleri için çok işlevli alan.
4. Scalo Industriale di Zaule: katı ve sıvı dökme yük, kimya ve metalurji merkezi; enerji tesisleri ve petrol boru hatlarını da barındırır.
5. Trieste Lojistik Platformu: liman-arka liman bağlantı noktası, Trieste'nin lojistik 4.0'ın sembolü olan altyapı.

2.7 Kapasite, verimlilik ve performans

2024 yılında liman yaklaşık 63 milyon ton mal taşımıştır; bunun 25 milyon tonu petrol sektörüne, 15 milyon tonu konteyner taşımacılığına, geri kalanı ise ro-ro, dökme yük ve çeşitli taşımacılığa aittir.

Konteynerler 850.000 TEU'ya ulaşmış olup, 2026 yılına kadar 1 milyonu aşma hedefi vardır. Yılda 11.000'den fazla tren, günde 24 çift ve %50'den fazla demiryolu payı, Trieste'yi İtalya'nın intermodalite konusunda referans noktası haline getirmektedir.

Konteynerlerin rıhtımda kalma süresi ithalat için 1,8 gün, ihracat için 2,9 gün olup, bu süreler düşük sürelerden biridir.

2.8 Yatırıma hazır bir altyapı ekosistemi

Trieste bugün hazır bir gerçekliktir: tüm temel altyapılar halihazırda mevcuttur, birbirine bağlıdır, faaliyettedir ve istikrarlı ve şeffaf bir yönetimle yönetilmektedir.

PNRR, Avrupa fonları ve özel sermaye tarafından finanse edilen gelecek planları, limanı "oluşturmak" için değil, kapasitesini genişletmek ve daha dijital, yeşil ve rekabetçi hale getirmek içindir.

Kurumsal bir yatırımcı için bu, diğer gelişmekte olan limanlarda görülen tipik riskleri azaltır.

Trieste "inşa edilecek" bir proje değildir: halihazırda anında getiri sağlayan, istikrarlı bir jeopolitik bağlamda yer alan, iş dostu kamu politikaları ve limanı öncelikli bir altyapı olarak gören bir Avrupa bağlamı tarafından desteklenen olgun bir platformdur.

Özetle, Trieste'nin coğrafi ve altyapı bağlamı bugün tüm Akdeniz havzasının en sağlam ve eksiksizlerinden biridir: hazır, sürdürülebilir ve entegre bir lojistik üssü, endüstriyel, enerji, gayrimenkul ve intermodal projeler için idealdir.

BÖLÜM 3 – LİMANIN YAPISI VE TERMİNALLERİ

Trieste liman sistemi bugün Avrupa'nın en modern, en gelişmiş ve en verimli liman sistemlerinden biridir.

Toplam 2,3 milyon metrekareye yayılan liman, 12 kilometre uzunluğunda rıhtım hattına ve 18 metreye ulaşan su derinliğine sahiptir. Bu, İtalya'da benzersiz ve Akdeniz'de en yüksek değerlerden biridir.

Tesis, ticari ve endüstriyel terminaller, enerji tesisleri, lojistik platformlar ve liman arka alanlarını bir araya getiren entegre bir model göre düzenlenmiştir. Tüm bu alanlar, 70 km'lik bir iç demiryolu ağı ve dijital akış yönetim sistemleri ile birbirine bağlanmıştır.

Yönetim, Doğu Adriyatik Deniz Liman Sistemi Otoritesi'ne (AdSP MAO) emanet edilmiştir.

aynı zamanda Monfalcone limanını da koordine ederek tek bir bölgesel lojistik ve endüstri merkezi oluşturmaktadır.

Bu entegre yönetim, Trieste'yi Avrupa'da benzersiz bir yasal çerçeve olan uluslararası Serbest Liman rejimi altında konteyner, dökme yük, petrol, ro-ro, genel kargo ve yolcu trafiğini yönetebilen eksiksiz bir multimodal platform haline getirmiştir.

3.1 Liman sisteminin genel mimarisi

Liman, her biri belirli bir amaca yönelik ve trafiğin genel dengesinde stratejik bir işlevi olan beş ana alana ayrılmıştır:

1. VII Rıhtımı – Konteyner Terminali (TMT)
Kuzey Adriyen'in konteyner trafiği için ana terminali, MSC'nin katılımıyla T.O. Delta grubu tarafından yönetilmektedir. Asya-Avrupa akışlarının ve Trieste'yi Avusturya, Almanya ve Macaristan pazarlarına bağlayan intermodal demiryolu ağının merkezidir.
2. Trieste Lojistik Platformu (PLT)
2024 yılında tamamlanan yeni nesil intermodal terminal.
Liman, demiryolu ve otoyol arasında doğrudan bağlantı görevi görür ve Serbest Liman rejimi altında lojistik ve imalat operatörlerine ev sahipliği yapar.
3. SIOT Terminali ve Transalpino Petrol Boru Hattı (TAL)
Limanın enerji merkezi, Avusturya, Almanya ve Çek Cumhuriyeti'ndeki rafinerilere gönderilen ham petrolün giriş noktası.
Avrupa'nın en stratejik petrol altyapılarından biridir.
4. Zaule Sanayi Bölgesi
Ağır sanayi ve hammadde lojistiğine ayrılmış alan, kimya, çelik ve inşaat malzemeleri sektörlerinden şirketlerin bulunduğu, ağır sanayi ve hammadde lojistiğine ayrılmış bir alandır. Çok yıllık imtiyazlara sahip ve denize ve demiryoluna doğrudan erişimi olan özel bir sanayi bölgesi.
5. Porto Vecchio ve kentsel yenileme ve hafif lojistik alanları
19. yüzyıldan kalma eski liman, bugün kentsel, teknolojik ve turistik açıdan geniş bir dönüşüm projesinin konusu olup büyük gayrimenkul ve sürdürülebilir kentsel lojistik fırsatları sunmaktadır.

Bu makro alanların yanı sıra, Trieste'de Ro-Ro terminali, motorlu araç terminali, genel kargo terminali, tahıl terminali, gübre terminali ve şehir merkezinde bir yolcu terminali de bulunmaktadır.

3.2 VII. Rıhtım – Trieste Marine Terminal (TMT)

VII Rıhtımı, limanın ticari merkezi ve Güney Avrupa'nın en verimli konteyner terminallerinden biridir. Trieste Marine Terminal S.p.A. (TMT) tarafından işletilen ve T.O. Delta grubu (%60) ile MSC – Mediterranean Shipping Company (%40) tarafından kontrol edilen terminal, Asya-Akdeniz-Orta Avrupa küresel rotalarında stratejik bir lojistik varlıktır.

Temel teknik özellikler:

1. Rıhtım: 770 metre (870 metreye uzatılabilir)
2. Deniz derinliği: 18 metre doğal
3. Toplam alan: 300.000 m²

4. Rıhtım vinçleri: 7 gemi-kıyı (4 Post-Panamax, 3 Super Post-Panamax)
5. İç demiryolu rayları: 5 (her biri 600 m)
6. Mevcut yıllık kapasite: yaklaşık 850.000 TEU
7. Genişletme sonrası öngörülen kapasite: 1,2 milyon TEU/yıl
8. Demiryolu payı: >%55 (Avrupa'nın en yüksekleri arasında)
9. Başlıca demiryolu operatörleri: ÖBB Rail Cargo, Metrans, DB Cargo, Adriafer, Alpe Adria

TMT'nin verimliliği o kadar yüksektir ki, konteynerlerin ortalama kalış süresi ithalat için 1,8 gün, ihracat için 2,9 gündür. Yükleme/boşaltma işlemleri, dijitalleştirilmiş bir terminal işletim sistemi tarafından yönetilmektedir.

Taşıma alanlarının kullanımını ve demiryolu manevralarının planlamasını gerçek zamanlı olarak optimize eder.

"Molo VII Extension" genişletme projesi (2023–2026):

CEF, BEI ve özel sermaye fonlarıyla finanse edilen 150 milyon avronun üzerinde bir yatırımla:

1. rıhtımı 140 m uzatmak ve yeni alanlar oluşturmak;
2. 2 adet otomatik STS vinç ve 6 adet elektrikli RTG kurmak;
3. doğrudan TEN-T demiryolu bağlantıları oluşturmak;
4. akışların öngörücü yönetimi için bir "dijital ikiz" sistemi getirmek.

Hedef, Trieste'yi demiryolu verimliliği açısından Avrupa'nın en iyi 5 limanı arasına sokmaktır.

Yatırımcılar ve lojistik ortakları için TMT, olgunlaşmış ancak büyümeye devam eden bir varlıktır: istikrar, uluslararası görünülük ve MSC ağıyla anında sinerji sağlar.

3.3 Trieste Lojistik Platformu (PLT)

PLT, limanın en yeni altyapısıdır ve entegre bir lojistik-endüstri modeli yönündeki evriminin sembolüdür.

Consorzio PLT S.p.A. (ICOP, Francesco Parisi, T.O. Delta ve diğer operatörlerin katılımıyla) tarafından gerçekleştirilen platform, on yıllık bir tasarım ve inşaat sürecinin ardından 2024 yılında faaliyete geçmiştir ve toplam 200 milyon avroluk bir yatırım gerektirmiştir.

Ana veriler:

1. İşletme alanı: 120.000 m² (150.000 m²'ye genişletilebilir)
2. Rıhtım: 500 m (derinlik 15 m)
3. Kapalı alanlar ve depolar: 40.000 m²
4. İç raylar: 4 adet 600 m
5. Doğrudan bağlantı: Campo Marzio demiryolu ve A4 otoyolu
6. Kullanım alanları: konteyner, genel kargo, proje kargo, soğutmalı ve endüstriyel lojistik

PLT'nin ayırt edici özelliği kullanım esnekliğidir: platform hem deniz

hem demiryolu taşımacılığı için hem de serbest liman rejiminde hafif sanayi işleme alanı olarak kullanılabilir.

Tüm süreçler dijitalleştirilmiştir: erişim geçişleri, mal yönetimi, gümrük akışları ve izlenebilirlik Sinfomar – Port Community System sistemine entegre edilmiştir.

Bugün, otomotiv, gıda ve endüstriyel bileşen sektöründeki şirketler de dahil olmak üzere lojistik ve imalat operatörlerine ev sahipliği yapmaktadır.

Hala kullanılabilir alanlar, Avrupa'da benzersiz vergi ve gümrük avantajları ile gayrimenkul, depo ve liman hizmetlerine doğrudan yatırım yapılmasına olanak tanır.

Çevresel açıdan PLT, fotovoltaik tesisler, LED aydınlatma, soğuk demirleme altyapısı ve endüstriyel su yönetimi ile sürdürülebilirlik açısından bir modeldir.

Bir yatırımcı için, Trieste sistemine "anahtar teslimi" bir giriş kapısıdır ve ve sınırlı risk sunmaktadır.

3.4 SIOT Enerji Terminali – Transalpino Petrol Boru Hattı (TAL)

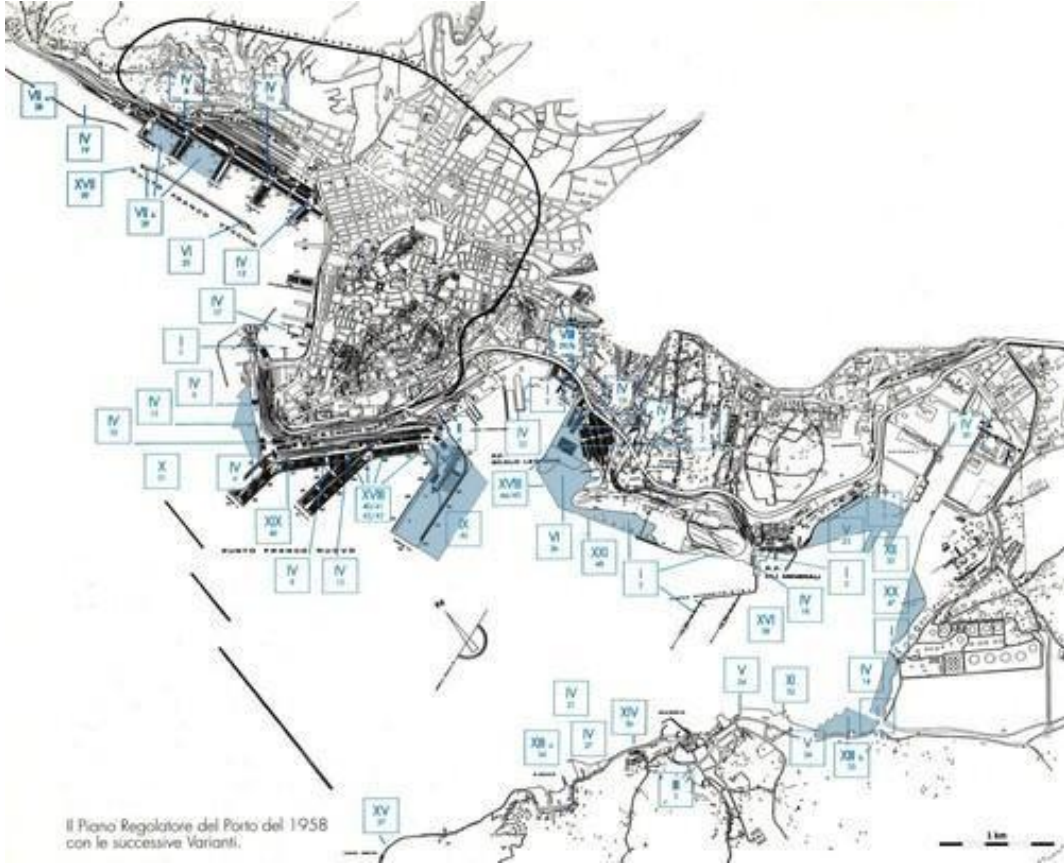
SIOT Terminali, Avrupa'nın en stratejik petrol tesislerinden biridir ve tüm Orta Avrupa'nın enerji omurgasını oluşturur. Buradan, 753 km uzunluğunda Ingolstadt'a (Almanya) uzanan Transalpino Petrol Boru Hattı (TAL) başlar ve Austrian needs:

1. Avusturya'nın ihtiyacının %90'ını,
2. Bavyera'nın %50'sini
3. ve Çek Cumhuriyeti'nin önemli bir kısmını karşılamaktadır.

Ana veriler:

1. Terminal alanı: ~400.000 m²
2. Tank kapasitesi: 3 milyon m³
3. Boru hattı uzunluğu: 753 km
4. Maksimum kapasite: 40 milyon ton/yıl
5. 2024 ortalama trafiği: ~36 milyon ton
6. Rıhtımlar: 3 VLCC bağlama yeri, su derinliği >20 m

Terminal, dijitalleştirilmiş akış yönetimi ve 24 saat gözetim ile gelişmiş güvenlik ve izleme sistemlerine sahiptir. SIOT, limanın enerji dönüşümünün de temel direğidir: Avrupa Birliği'nin "Fit for 55" ve "RePowerEU" direktifleri doğrultusunda, biyoyakıt, hidrojen ve LNG ithalatına kısmi geçiş için çalışmalar devam etmektedir. Trieste, bu nedenle sadece petrolün varış noktası değil, aynı zamanda geleceğin çok kaynaklı enerji merkezi olmaya hazırlanmaktadır.



Şekil 6 Transalpino Petrol Boru Hattı (TAL): Trieste'yi Orta Avrupa'ya bağlayan stratejik enerji altyapısı.
Kaynak: Transalpine Pipeline company 2023.

3.5. Zaule Endüstri Limanı

Zaule Endüstri Limanı, Friuli Venezia Giulia'nın ana liman-endüstri merkezidir.

Yaklaşık 700.000 m²'lik bir alana yayılmış olup, 15 m derinliğinde rıhtımları ve demiryoluna doğrudan bağlı

demiryoluna doğrudan bağlı liman arkası alanları bulunmaktadır.

Katı dökme yük, kimyasal ürünler, endüstriyel hammaddeler, çimento, kömür ve gübre ticaretinde uzmanlaşmıştır.

Burada, Wärtsilä Italia, Frigomar, Silos Zaule ve diğer kimya ve metalurji şirketleri dahil olmak üzere bölgenin önde gelen bazı şirketlerinin fabrikaları ve depoları bulunmaktadır.

Son yıllarda, bölge çevresel yeniden yapılandırma ve altyapı modernizasyonu sürecinden geçmiştir : güçlendirilmiş kaldırımlar, yeni iç demiryolu ağları, toz ve su yönetim sistemleri.

2025-2030 kalkınma planı, döngüsel ekonomi, endüstriyel geri dönüşüm ve yenilenebilir kaynaklardan enerji üretimi ile uğraşan işletmelere ayrılmış bir bölge olan "Yeşil Endüstri Kümesi"nin oluşturulmasını öngörmektedir. Endüstriyel veya lojistik yatırımcılar için Zaule, çok yıllık imtiyazlar, deniz tabanına doğrudan erişim ve Serbest Liman rejiminin avantajlarını sunmaktadır.

3.6 Eski Liman – Kentsel yenileme ve hafif lojistik

Trieste'nin Porto Vecchio bölgesi, Avrupa'da benzersiz bir örnektir: 600.000 m²'lik, deniz manzaralı, 19. yüzyıl sonlarına ait tarihi binalar, şu anda büyük bir kentsel yenileme ve lojistik projesinin konusu olmaktadır. Liman İdaresi ve Belediye tarafından geliştirilen "Waterfront Trieste" projesi, bu alanı aşağıdakilere adanmış çok işlevli bir merkez haline getirmeyi amaçlamaktadır:

1. inovasyon ve araştırma (Ar-Ge merkezleri, start-up hub),
2. hafif lojistik hizmetler (mikro-yerine getirme, e-ticaret),
3. turizm ve kültür (müze alanları, etkinlikler, konaklama).

Bu bölge, endüstriyel binaların yenilenmesi için bölgesel ve topluluk vergi teşviklerinden yararlanmaktadır ve kentsel sahil şeridinin daha geniş bir yeniden geliştirme planının parçasıdır.

Gayrimenkul yatırımcıları için, bu, büyük bir sembolik ve miras değeri olan bir fırsattır: Trieste'nin dünyaya açılan bir "vitrin".

3.7 Ro-Ro ve Otomotiv Terminali

Trieste, Türkiye, Yunanistan ve Orta Doğu'ya haftada 30'dan fazla seferle uluslararası Ro-Ro trafiğinde İtalya'nın lideridir. DFDS, Ekol Logistics ve U.N. Ro-Ro şirketleri Pendik, Çeşme, Mersin ve diğer Türk limanlarına direkt seferler düzenlemektedir. Her yıl 500.000'den fazla yük birimi (yarı römorklar, araçlar, yeni otomobiller) transit geçmektedir. Ro-

Ro terminali şunları içermektedir:

1. Yüzölçümü: 350.000 m²
2. Özel rampalar: 5 adet
3. Avusturya ve Almanya'ya direkt demiryolu bağlantıları
4. Ortalama dönüş süresi: 12 saat

Ro-Ro trafiği, bugün limanın en dinamik segmentlerinden biridir ve AB ile Türkiye arasındaki ticaretin büyümesi ve

Bu sektör, özellikle lojistik altyapı, treyler park yerleri ve bakım hizmetleri alanlarında mükemmel yatırım fırsatları sunmaktadır. Bu sektör, özellikle lojistik altyapı, treyler park yerleri ve bakım hizmetleri alanlarında mükemmel yatırım fırsatları sunmaktadır.

3.8 Yolcu ve kruvaziyer terminali

Trieste'nin şehir merkezinde bulunan kruvaziyer terminali, yılda 300.000'den fazla yolcuya hizmet vermektedir (2024 verisi) 2024) ve MSC, Costa, Marella ve Viking gibi şirketlere ev sahipliği yapmaktadır.

Pandemi krizinden sonra, limanın Venedik'e alternatif bir "ana liman" olarak stratejik konumu sayesinde sektör yeniden büyümeye başlamıştır.

Trieste, Ronchi dei Legionari Uluslararası Havaalanı'na direkt bağlantılar ve yüksek düzeyde turistik hizmetler sunarak , Doğu Akdeniz'de kruvaziyer seyahatleri için ayrıcalıklı bir başlangıç noktası konumundadır.

3.9 Yatırım fırsatları ve ortaklıklar

Trieste limanı bugün kamu-özel sektör işbirliği (PPP) laboratuvarıdır.

Mevcut alanlar ve devam eden projeler, aşağıdaki alanlarda somut yatırım fırsatları sunmaktadır:

1. liman ve lojistik gayrimenkulleri (PLT, Zaule, Porto Vecchio);
2. demiryolu ve liman arkası altyapıları;
3. yenilenebilir enerji ve soğuk demirleme;
4. dijitalleşme ve veri platformları;
5. endüstriyel hizmetler ve gemi bakımı.

Endüstriyel ortaklıklar ve uzun vadeli imtiyazlar (60 yıla kadar) öngörülmekte olup, Serbest Liman statüsü ve Basitleştirilmiş Lojistik Bölgesi (ZLS) rejiminden kaynaklanan vergi teşvikleri bulunmaktadır.

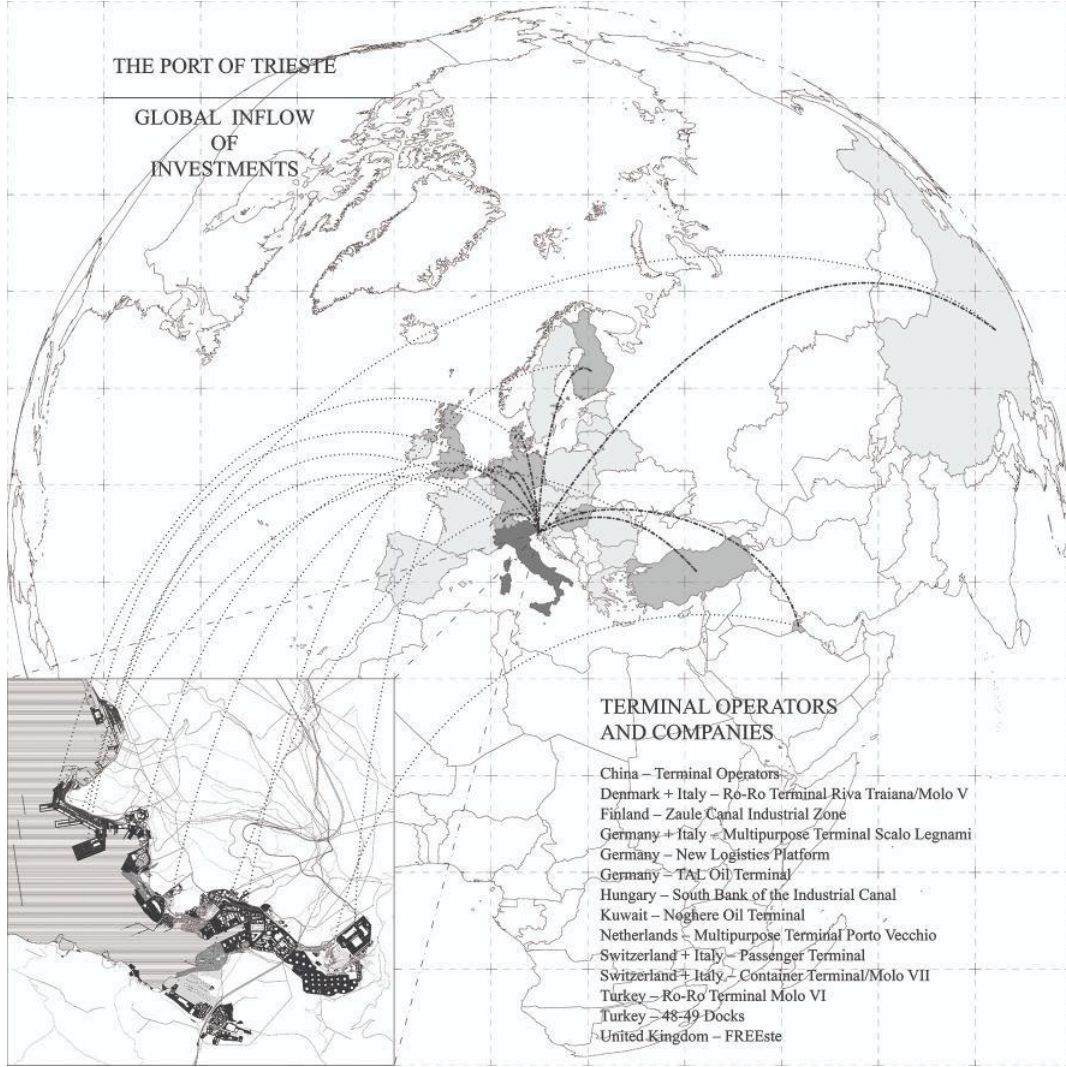
Yatırımcılar, istikrarlı ve şeffaf bir yasal çerçevenin yanı sıra KDV muafiyetleri, gümrük vergisi askıya alınmaları ve gümrük kolaylıklarından yararlanabilirler.

3.10 Trieste: çok sektörlü ve dayanıklı bir liman

Trieste, tek bir trafik veya sektöre bağlı olmayan bir limandır.

Konteyner, enerji, ro-ro, endüstri ve lojistiğin bir arada varlığı, limanı dayanıklı ve dengeli bir sistem haline getirmektedir. Küresel krizler (Covid, Süveyş Kanalı'ndaki tıkanıklık, Ukrayna'daki savaş) sırasında Trieste kesintisiz olarak faaliyetlerini sürdürmüş ve kıtanın en güvenilir limanlarından biri olduğunu kanıtlamıştır.

Endüstriyel, altyapı ve lojistik faaliyetler arasındaki denge, Avrupa fonları ve PNRR tarafından desteklenen uzun vadeli bir vizyonla birleştiğinde, limanı olgun, karlı ve düşük operasyonel riskli bir yatırım platformu haline getirmektedir.



Şekil 7 Trieste, küresel koridorlar ve Avrupa-Asya ticaret rotaları ağında.
Kaynak: Torino Politeknik Üniversitesi - China Room 2024

BÖLÜM 4 – TRAFİK ANALİZİ, ULUSLARARASI BAĞLANTILAR VE PAZAR EĞİMLERİ

Trieste limanı bugün Avrupa'nın en sağlam, verimli ve stratejik lojistik sistemlerinden biridir.

Toplam elleçleme tonajı açısından İtalya'nın birinci limanı ve tüm kıtanın en önemli intermodal demiryolu merkezlerinden biridir.

Bu liderlik konumu, geçici bir büyümenin sonucu değil, yirmi yılı aşkın bir süredir devam eden, kamu ve özel sektör yatırımlarıyla desteklenen, planlı ve yapısal bir gelişimin sonucudur.

Son on yılda (2015-2025), Trieste toplam hacimde yıllık ortalama %3,8'lik bir artış kaydetmiştir. Konteyner ve ro-ro trafiğinde %6-7'lik artışlar görülürken, operasyonel istikrar endeksi Avrupa'nın en yüksekları arasındadır. Büyüme üç temel unsurdan kaynaklanmıştır:

1. ürün çeşitliliği, bu da tek tek sektörlerin döngüsel riskini azaltmaktadır;
2. Orta Avrupa sistemindeki coğrafi merkezi konum;
3. liman-demiryolu-arka liman sinerjisi, Trieste'yi kıyı değil, "kıtasal" bir düğüm haline getirmiştir.

Yatırımcılar için Trieste, kontrollü bir büyüme dinamiğine sahip olgun bir liman olup, birçok limanın kapasitesinin dolduğu (Rotterdam, Hamburg) veya büyük çaplı iyileştirme çalışmaları gerektiren (Venedik, Cenova, Rijeka) Avrupa bağlamında nadir bir örnektir.

4.1. Trafikteki gelişmeler: 2015-2025

2015 yılında Trieste yaklaşık 56 milyon ton yük taşımıştır.

2024 yılında 63 milyon tonu aştı ve 2025 yılında 65 milyona ulaşacağı tahmin ediliyor, böylece İtalya'nın lider limanı ve toplam hacim açısından Avrupa'nın ilk 15 limanı arasında yerini koruyacak.

Yıl	Toplam yük (milyon ton)	Konteyner (TEU)	Sıvı dökme yük (milyon ton)	Tren/yıl	Demiryolu payı (%)
2015	56,0	490.000	38,2	7.800	%
2018	59,4	620.000	37,5	9.200	%
2020	60,3	790.000	36,8	10.100	%
2022	62,1	830.000	35,2	10.700	51
2024	63,0	850.000	35,8	11.200	%55
2025 (tahmin)	65,0	900.000	36,0	11.600	%

Kaynaklar: Doğu Adriyatik Denizi Liman Sistemi Otoritesi; ISTAT; Eurostat Lojistik Veri Seti (2024).

Trend, intermodal taşımacılığın sürekli bir büyüme gösterdiğini ortaya koymaktadır: Tren taşımacılığı on yılda %50 artmış ve demiryolu taşımacılığının payı %36'dan %55'e çıkmıştır. Bu, Trieste'yi Hamburg (%57) ve Rotterdam (%50) gibi limanlarla aynı seviyeye getiren bir Avrupa rekorudur.

4.2. Konteyner trafiği: büyümenin motoru

Konteyner trafiği bugün limanın gelişiminin ana motorudur.

2015'ten 2024'e kadar hacimler %73 arttı, bu artışın itici gücü Uzak Doğu'dan gelen direkt rotalar ve Orta Avrupa'nın başlıca şehirlerine günlük bağlantılar sağlayan demiryolu ağı oldu.

2024 yılında Trieste, 850.000 TEU elleçlemiştir ve "Molo VII Extension" projesinin tamamlanması ve Trieste Lojistik Platformunun tam olarak faaliyete geçmesi sayesinde 2026 yılına kadar 1,2 milyon TEU'ya ulaşması öngörülmektedir.

Başlıca menşe/variş pazarları (2024):

1. Çin, Güney Kore, Hindistan, Japonya, Singapur, Vietnam
2. Avusturya, Almanya, Çek Cumhuriyeti, Slovakya, Macaristan
3. Amerika Birleşik Devletleri (Doğu Kıyısı) ve Orta Doğu

MSC, Maersk, CMA-CGM, Evergreen, COSCO ve Hapag-Lloyd şirketleri, dünya çapında 80'den fazla limana bağlantısı olan Trieste'ye düzenli seferler düzenlemektedir.

Başlıca direkt hizmetler arasında Uzak Doğu – Adriyatik (Süveyş üzerinden) rotaları, Akdeniz içi hizmetler ve Ravenna, Koper ve Venedik'e Adriyatik feeder hizmetleri bulunmaktadır.

Rekabet avantajı:

Şanghay-Trieste transit süresi 22-23 gün iken, Rotterdam'da bu süre 28-30 gündür.

Bu 5-7 günlük tasarruf, gümrük işlemlerinin hızı (Sinfomar sistemi sayesinde) ile birleştiğinde, konteyner başına toplam lojistik maliyetlerini %10-15 oranında azaltır.

Bu nedenle, Orta Avrupa'daki lojistik ve endüstri operatörleri için Trieste, Kuzey'deki büyük hub'lara kıyasla daha hızlı, daha ekonomik ve daha sürdürülebilir bir giriş limanıdır.

ve daha sürdürülebilir bir giriş limanıdır.

4.3. Sıvı dökme yükler ve enerji: Orta Avrupa'nın enerji omurgası

Sıvı dökme yük segmenti, Transalpino Petrol Boru Hattı'nın (TAL) akışlarının %100'ünü yöneten SIOT terminali tarafından domine edilmektedir.

Transalpino (TAL) boru hattının akışının %100'ünü yönetmektedir.

1967 yılından bu yana TAL, Avusturya ve Çek Cumhuriyeti'nden geçerek Trieste'yi Ingolstadt'a (Almanya) bağlamaktadır.



Şekil 8 Trieste'yi Orta Avrupa'ya bağlayan Transalpine Pipeline (TAL) ağı.
Kaynak: Transalpine Pipeline GmbH, 2024.

Bu, Avrupa'nın en stratejik enerji altyapılarından biridir:

1. 753 km uzunluğunda,
2. yılda 43 milyon tona kadar taşıma kapasitesi,
3. Trieste'de 3 milyon m³ depolama alanı,
4. 20 m'den fazla su derinliğine sahip 3 adet özel rıhtım.

TAL şunları sağlar:

1. Avusturya'nın petrol ihtiyacının %90'ını,
2. Bavyera'nın %50'sini,
3. ve Çek Cumhuriyeti'nin %40'ından fazlasını karşılamaktadır.

2022'den itibaren terminal, Avrupa'nın "Fit for 55" programının hedefleriyle uyumlu olarak biyoyakıt, LNG ve yeşil hidrojeni de yönetmek üzere kademeli bir dönüşüm sürecine girmiştir.

, Avrupa'nın "Fit for 55" programının hedeflerine uygun olarak.

SIOT şirketi, bir power-to-gas pilot tesisi kurmuş ve "Hydrogen Valley FVG" projesine katılmaktadır.

Endüstriyel değerinin yanı sıra, Trieste enerji kümesi yatırımcılar için uzun vadeli sözleşmeler ve zaman içinde istikrarlı talep ile desteklenen yüksek karlılık ve düşük riskli bir altyapı sunmaktadır.

4.4. Ro-Ro trafiği ve Türkiye ile ilişkiler

Ro-Ro (roll-on/roll-off) trafiği 2018'den bugüne %40 oranında artarak Trieste'yi Türkiye ile bağlantılar için Avrupa'nın en önemli limanı haline getirmiştir.

DFDS, EKOL Logistics ve U.N. Ro-Ro olmak üzere üç lider şirket faaliyet göstermekte ve Pendik, Çeşme, Yalova ve Mersin limanlarına haftada 30'dan fazla sefer düzenlemektedir.

2024 yılında liman, yaklaşık 500.000 yarı römork ve 200.000'den fazla endüstriyel araç, yani 10 milyon ton mal taşımıştır. Ro-Ro trafiği, kara alternatiflerinin (Balkanlar, Kafkasya, Karadeniz) daha az güvenilir olduğu bir jeopolitik bağlamda, bugün Avrupa Birliği ile Türkiye arasında istikrarlı bir lojistik köprü oluşturmaktadır.

Yarı römorkların %80'i, DFDS ve Alpe Adria tarafından organize edilen blok trenler sayesinde bu model, geleneksel karayolu taşımacılığına kıyasla emisyonları %60 azaltmakta ve teslimat sürelerini %30 kısaltmaktadır. Bu intermodal model, emisyonları %60 oranında azaltır ve geleneksel karayolu taşımacılığına kıyasla teslimat sürelerini %30'a kadar kısaltır.

"Türk rotası" Trieste için stratejik bir varlıktır: sürekli akışlar ve uzun vadeli sözleşmeler sağlar ve Avrupa şirketlerine 85 milyonluk bir gelişmekte olan pazara istikrarlı erişim sağlar.

4.5 Katı dökme yük ve genel kargo

Liman, her yıl yaklaşık 8-9 milyon ton katı dökme yük ve genel kargo işlemektedir ve çeşitlendirilmiş portföyünde şunlar bulunmaktadır:

1. kömür, mineraller ve ağır sanayi için hammaddeler;
2. tahıllar, tohumlar ve gübreler;
3. çimento, kereste ve çelik.

Bu taşımacılık faaliyetleri, 15 m derinliğinde rıhtımlara ve kapalı depolama alanlarına sahip Zaule Endüstri Limanı'nda yoğunlaşmaktadır. Burada Wärtsilä, Frigomar, Fertilia, Silos Zaule gibi şirketler ve tarım-gıda dökme yük operatörleri faaliyet göstermektedir.

Zaule, çevre dostu endüstriyel tesisleri, geri dönüşüm tesislerini ve yenilenebilir kaynaklardan enerji üretimini barındırmayı amaçlayan "Trieste Yeşil Endüstri Kümesi" projesinin merkezinde yer almaktadır. , malzeme geri kazanım tesisleri ve yenilenebilir kaynaklardan enerji üretimi yapan şirketleri barındırmayı amaçlayan "Green Industrial Cluster Trieste" projesinin merkezinde yer almaktadır. Yatırımcılar için, endüstri, enerji ve gayrimenkul alanlarında doğrudan genişleme alanı temsil etmektedir.

4.6 Demiryolu: gerçek rekabet avantajı

Demiryolu, Trieste'yi Akdeniz'deki diğer limanlardan ayıran unsurdur. Yılda 11.200'den fazla tren ve %55'lik demiryolu payıyla Trieste, İtalya'nın en fazla demiryolu trafiğine sahip limanı ve Avrupa'nın ilk beş limanı arasındadır.

İç demiryolu altyapısı 70 km'lik ray ve Trieste Campo Marzio kavşağına doğrudan bağlantılar içermektedir. Bu kavşaktan trenler şu noktalara hareket etmektedir:

1. Viyana (8 saat)
2. Münih (10 saat)
3. Budapeşte (11 saat)
4. Prag (14 saat)
5. Duisburg ve Hamburg (18–20 saat)

Yönetim, Liman İdaresi'nin kontrolündeki Adriafer'e emanet edilmiştir ve RFI ve Avrupa operatörleri (ÖBB, DB Cargo, Metrans) ile koordinasyon sağlar. Gümrük Fast Corridors'un benimsenmesi, konteynerlerin İtalyan interportlara (Padova, Verona, Bologna, Milano) doğrudan transferini sağlar.

Sonuç, konteynerlerin terminalden trene 90 dakikadan daha kısa sürede aktarıldığı ve gümrük işlemlerinin tamamen dijital olarak gerçekleştirildiği entegre bir sistemdir. Başka hiçbir Akdeniz limanı benzer bir verimlilik sunmamaktadır.

4.7. Denizcilik ağı ve uluslararası ilişkiler

Trieste, direkt ve feeder rotalarıyla dünya çapında 80'den fazla limana bağlıdır.

Başlıca şirketler — MSC, Grimaldi, Maersk, CMA-CGM, COSCO, Evergreen, Hapag-Lloyd, ONE — Trieste'yi aşağıdaki yerlere bağlayan düzenli seferler düzenlemektedir:

1. Uzak Doğu: Şanghay, Busan, Yokohama, Ningbo, Singapur
2. Orta Doğu ve Hindistan: Cidde, Damman, Nhava Sheva
3. Doğu Akdeniz: Pire, İzmir, İstanbul, İskenderiye
4. Kuzey Afrika ve İspanya: Tangier, Valencia, Barcelona
5. Kuzey Amerika: Montreal, New York

Jeopolitik açıdan Trieste, Yeni İpek Yolu'nun (Kuşak ve Yol Girişimi) kilit limanlarından biri olarak kabul edilmektedir ve Adriyatik rotasının batı terminali konumuyla Çinli ve Avrupalı yatırımcıların ilgisini giderek daha fazla çekmektedir.

4.8. Diğer Avrupa limanları ile karşılaştırmalı analiz

Liman	Toplam yük (2024, milyon ton)	TEU (milyon)	Demiryolu payı	Ortalama süre Süveyş–Viyana	Not
Rotterdam	440	14,4	%	30 gün	Kuzey Avrupa limanı, artan tıkanıklık
Hamburg	110	8,3	57	29 gün	Yüksek verimlilik ancak daha uzak mesafe
Koper (SLO)	24	1,0	45	23 gün	Benzer yetkinlikler ancak daha düşük kapasite
Rijeka (CRO)	15	0,8	30	23 gün	Genişleme halinde, ancak alan kısıtlamaları
Trieste (ITA)	63	0,85	55	22 gün	Serbest liman, 18 m su derinliği, istikrarlı büyüme

Trieste, Kuzey Avrupa'nın avantajlarını (intermodalite ve demiryolu) Güney'in avantajlarıyla (pazarlara yakınlık ve daha kısa süreler) birleştirir.

Operasyonel performans açısından, halihazırda Orta ve Doğu Avrupa'nın en önemli limanı olarak kabul edilmektedir.

4.9. 2025–2030 tahminleri ve büyüme planları

MAO Liman İdaresi'nin 2030 Stratejik Planı, PNRR fonları, CEF ve özel sermaye fonları dahil olmak üzere 1 milyar avronun üzerinde yatırım öngörmektedir. Ana hedefler:

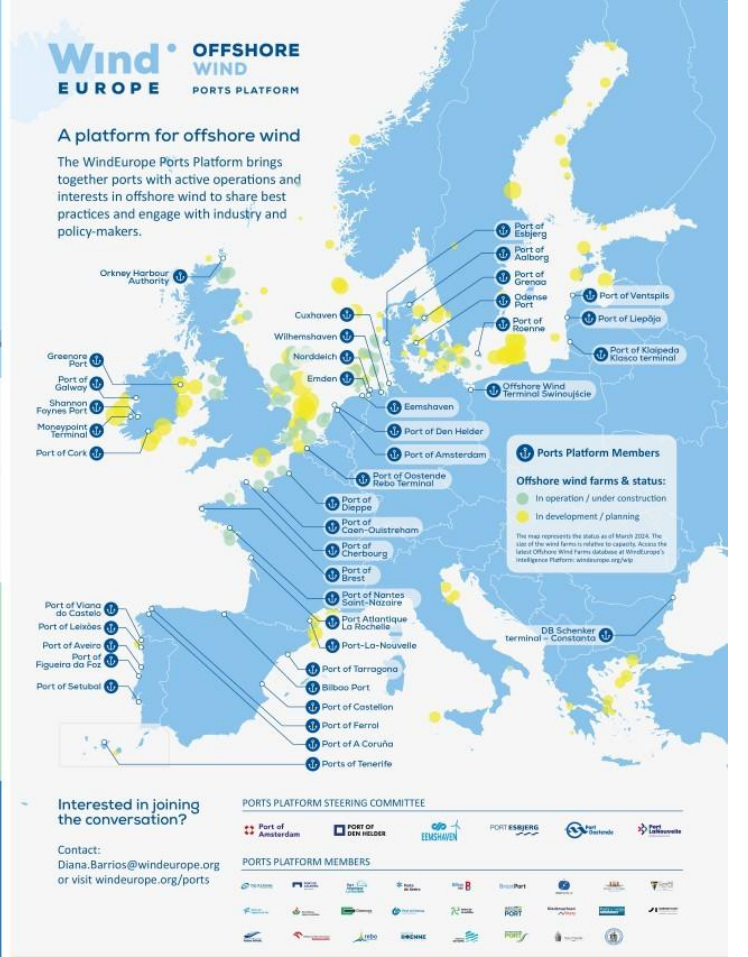
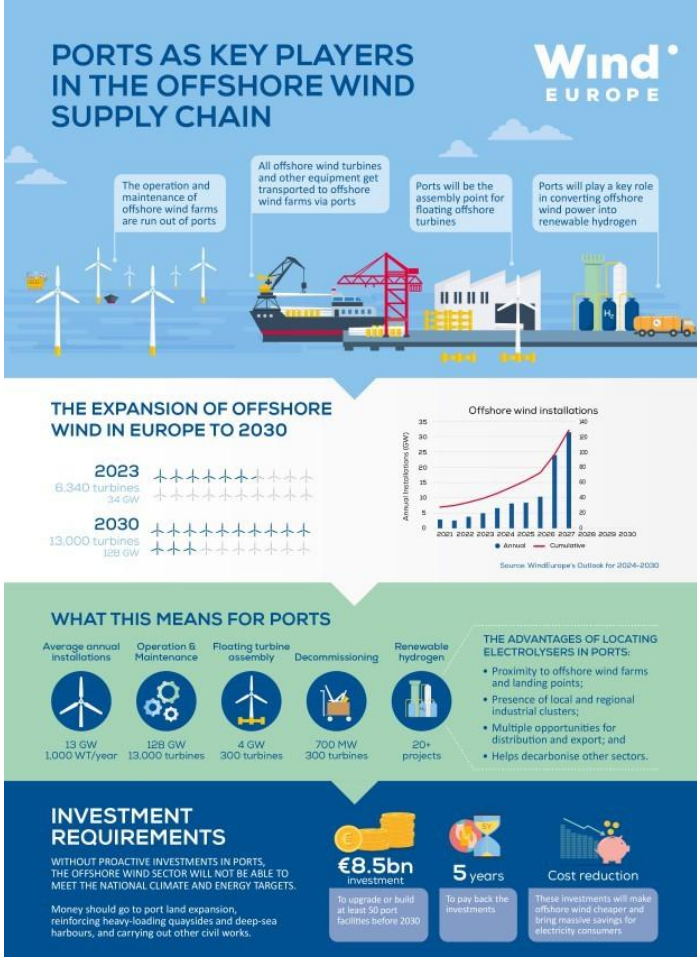
1. 80 milyon ton yük
2. 1,4 milyon TEU
3. Yılda 13.000 tren
4. demiryolu payı >%60
5. CO emisyonları, –55%
6. 70% rıhtımda soğuk demirleme Öncelikli

projeler:

1. VII. Rıhtım Uzantısı'nın tamamlanması;
2. VIII. Rıhtım'ın (yeni konteyner terminali) inşası;
3. Campo Marzio–Villa Opicina demiryolu hattının güçlendirilmesi;

4. gümrük dijitalleşmesinin tamamlanması (PCS 4.0);
5. “Green Port Trieste”: elektrifikasyon ve yaygın fotovoltaik.

2030 yılına kadar Trieste, 2020 yılına göre %40 daha fazla lojistik kapasiteye sahip, tamamen birbirine bağlı ve dijitalleştirilmiş, karbon nötr birkaç Avrupa limanından biri olacak.



Şekil 9 Avrupa Limanları ve Açık Deniz Rüzgar Enerjisi Tedarik Zinciri (WindEurope 2024).

Avrupa limanlarının açık deniz rüzgar enerjisi geçişinde stratejik rolünü gösteren ve liman tabanlı hidrojen ve yenilenebilir altyapıdaki yatırım fırsatlarını vurgulayan illüstrasyon.

4.10 Ekonomik hususlar ve yatırımcılar için fırsatlar

Yatırımcılar için Trieste, spekülasyon bir proje değil, halihazırda üretken bir platformdur.

Liman bölgesindeki lojistik ve endüstriyel varlıkların ortalama getirisi yıllık %7 ile %12 arasında değişmektedir ve 60 yıla kadar koncesyon sözleşmeleri ile. Vergi

ve yasal avantajlar:

1. Uluslararası Serbest Liman Rejimi (KDV ve gümrük vergilerinden muafiyet)
2. Yeni işletmeler için Basitleştirilmiş Lojistik Bölgesi (ZLS)
3. AB fonlarına erişim (PNRR, Horizon, CEF, Interreg)
4. FVG bölgesel teşvikleri, yeşil ekonomi ve inovasyon için Risklerin

azaltılması:

1. yüksek trafik çeşitliliği (tek müşteriye bağımlılık yok)
2. Orta Avrupa'dan istikrarlı talep
3. halihazırda faaliyette olan altyapılar
4. istikrarlı siyasi ve kurumsal destek

Altyapı, lojistik veya endüstriyel yatırımcılar için Trieste, güvenlik, karlılık ve stratejik vizyonun benzersiz bir kombinasyonunu sunmaktadır.

Bu platform, Kuzey Avrupa'nın verimlilik mantığını Akdeniz'in esnekliği ve vergi avantajlarıyla birleştirir.

4.11 Sonuç: Trieste, Kuzey Akdeniz'in lojistik başkenti

Trieste, bugün Orta Avrupa'nın ana liman kapısı, küresel rotaların ve Avrupa imalatı arasındaki buluşma noktasıdır.

Gücü, modelinin tutarlılığında yatmaktadır: aynı anda demiryolu, endüstri, enerji, dijital ve yeşil bir liman.

Yatırımcılar için bu, her şeyin halihazırda işler halinde olduğu (altyapı, akışlar, yönetim, projeler) ve Avrupa'nın lojistik geleceğinin şimdiden inşa edildiği bir ekosisteme girebilmek anlamına geliyor.

Trieste bir vaat değildir: endüstriyel mantık ve kıtasal vizyonla büyüyen stratejik bir gerçektir.

BÖLÜM 5 – GELİŞİM PLANLARI, PNRR, KAMU VE ÖZEL YATIRIMLAR 2025–2030

Trieste limanı, yeni bir genişleme ve yapısal dönüşüm aşamasının tam ortasındadır ve bu, onu sadece Kuzey Adriyatik'te değil, tüm Orta ve Doğu Avrupa'da lojistik liderlik rolüne doğru itmektedir.

Bu gelişme, kendiliğinden bir büyümeden değil, tutarlı bir çerçeve içinde koordine edilen kamu yatırımları, Avrupa fonları ve özel sermaye ile desteklenen planlı bir stratejiden kaynaklanmaktadır: Doğu Adriyatik Deniz Liman Sistemi Otoritesi'nin (AdSP MAO) 2025–2030 Stratejik Planı.

Trieste bugün tam kapasite çalışan bir liman olmakla birlikte, aynı zamanda genişliyor, dijitalleşiyor ve sürdürülebilirliğe geçiyor. Genel hedef üç yönlüdür:

1. Yeni liman ve liman arkası altyapıları sayesinde 2030 yılına kadar operasyonel ve lojistik kapasiteyi iki katına çıkarmak.
2. Entegre bir enerji planı ile 2035 yılına kadar limanı karbon nötr hale getirmek.
3. Demiryolu ve endüstriyel bağlantıları güçlendirerek Orta Avrupa için intermodal hub rolünü pekiştirmek. endüstriyel bağlantıları güçlendirerek.

Toplam plan, yaklaşık 350 milyonu kamu fonları (PNRR, CEF, BEI, FVG Bölgesi) ve 750 milyonu imtiyaz sahipleri, lojistik operatörleri ve uluslararası altyapı fonlarından gelen özel sermaye olmak üzere 1,1 milyar avrodan fazla doğrudan yatırım öngörmektedir.

5.1 Finansal çerçeve: PNRR ve Avrupa fonları

Trieste, Baltık-Adriyatik ve Doğu Akdeniz TEN-T Koridorları boyunca stratejik önemi nedeniyle, Ulusal İyileştirme ve Dayanıklılık Planı (PNRR) tarafından en fazla finanse edilen İtalyan limanlarından biridir.

PNRR kaynakları – Misyon 3 "Sürdürülebilir mobilite altyapıları" – büyük ölçüde limanın enerji ve dijital dönüşümüne ayrılmıştır: rıhtımların elektrifikasyonu, soğuk ütüleme, araçların yenilenmesi, gümrük dijitalleşmesi ve demiryolu bağlantıları.

Buna ek olarak, sınır ötesi işbirliğini ve çevresel sürdürülebilirliği finanse eden Connecting Europe Facility (CEF), Avrupa Yatırım Bankası (BEI), Cassa Depositi e Prestiti (CDP) ve Interreg İtalya-Slovenya ve FESR 2021-2027 programları da bulunmaktadır.

Finansman kaynağı

Tutar (milyon €) Ana hedef

PNRR – Sürdürülebilir mobilite (Misyon 3) 165

Soğuk demirleme, dijitalleşme, yeşil araçlar 3)

Finansman kaynağı	Tutar (milyon €)	Ana hedef
CEF Transport	90	Molo VII, TEN-T bağlantıları, Campo Marzio demiryolu
BEI + CDP	55	PLT, Zaule Green Cluster, Porto Vecchio
FESR + Interreg	25	Sınır ötesi projeler, akıllı lojistik
FVG bölgesel fonları	30	İşletmelere ve yeşil limanlara teşvikler
Toplam 2025–2030	≈ 365 milyon	Doğrudan kamu finansmanı

Bu kamu fonuna, terminal işletmecileri (MSC, T.O. Delta, DFDS, Wärtsilä), inşaat şirketleri ve enerji şirketleri (Enel Green Power, Hera, ICOP, Finint SGR, Generali Real Estate) tarafından sağlanan 800 milyonun üzerinde özel sermaye eklenmektedir.

Bu kamu-özel sektör karışımı, İtalyan liman sisteminde bugüne kadar hayata geçirilen en geniş finansal platformdur.

5.2. Sekiz ana altyapı eksenini

Limanın fiziksel ve işlevsel genişlemesi, kısmen halihazırda devam etmekte olan ve kısmen 2026 yılına kadar başlatılacak olan sekiz öncelikli altyapı eksenini etrafında şekillenmektedir.

devam etmekte olan ve kısmen 2026 yılına kadar başlatılacak olan sekiz ana altyapı eksenini etrafında gerçekleşmektedir.

1. VII. İskele Genişletme Projesi – Trieste Deniz Terminali

Limanın modernizasyonunun simgesi olan proje, MSC, BEI, CEF ve AdSP tarafından ortaklaşa finanse edilmektedir.

1. Toplam yatırım: 150 milyon €
2. İşlerin tamamlanma tarihi: 2026
3. Uzatma: +140 m rıhtım, +120.000 m² açık alan
4. Ekipman: 2 yeni otomatik STS vinç, 6 elektrikli RTG
5. Hedef kapasite: +350.000 TEU/yıl
6. Çevresel faydalar: Konteyner başına %30 enerji tasarrufu

Proje, Campo Marzio kavşağına doğrudan yeni bir demiryolu bağlantısı ve AI ve dijital ikiz tabanlı bir dijital akış yönetim sistemi içermektedir.

Hedef, toplam kapasiteyi 1,2 milyon TEU'ya çıkarmak ve Trieste'yi Kuzey Adriyatik'in ana konteyner limanı haline getirmektir yapmaktır.

2. Molo VIII – Yeni çok amaçlı konteyner/ro-ro terminali

Kesin tasarım aşamasında olan İskele VIII, İskele VII'den sonra limanın en önemli genişletme projesi olacaktır.

1. Tahmini yatırım: 220 milyon €
2. Yüzölçümü: 200.000 m²
3. Derinlik: 18 m
4. İşlevler: konteyner + ro-ro kombine trafiği
5. Durum: PNRR ve TEN-T "Adriatic Gateway" programına dahil edilmiştir
6. Potansiyel ortaklar: MSC, AdSP, CDP, altyapı fonları

Yeni terminal, 400 m uzunluğundaki gemiler için donanımlı rıhtımlara ve doğrudan demiryolu bağlantılarına sahip olacaktır. Fikir, enerji verimliliğine öncelik veren (fotovoltaik tesisler ve soğuk demirleme), intermodal akışları ve özel yükleri yönetebilen hibrit bir platform oluşturmaktır.

3. Campo Marzio – Villa Opicina demiryolu hattının güçlendirilmesi

Bu proje, intermodalite açısından stratejik öneme sahiptir.

1. Toplam yatırım: 95 milyon €
2. Hedef: 750 m uzunluğunda trenler, çift hat, tam elektrifikasyon
3. Etki: +%20 tren kapasitesi/gün
4. Ortaklar: RFI, ÖBB, FVG Bölgesi, AdSP

Bu müdahale, 2030 yılına kadar yılda 13.000'den fazla trenin sevk edilmesini sağlayarak manevra sürelerini %30 azaltacaktır.

Campo Marzio, AB gümrük Fast Corridor sistemi ile limana ve arka limanlara (Cervignano, Ferneti, Villach) dijital olarak bağlanacaktır.

4. Trieste Lojistik Platformu'nun (PLT) genişletilmesi

1. Yatırım: 60 milyon € (AdSP, BEI, özel sektör)
2. Ek alan: +30.000 m² (depolar ve soğutmalı lojistik)
3. İşlevler: konteyner, genel kargo, proje kargo, gıda ve ilaç
4. Durum: çalışmalar devam ediyor, 2026 yılında tam olarak faaliyete geçecek

PLT, limanı, demiryolunu ve A4 otoyol ağını doğrudan birbirine bağlayacak entegre bir intermodal hub haline gelmesi planlanmaktadır.

İçerisinde, serbest liman rejimi altında endüstriyel yerleşim alanları ve soğuk hava depolama ve e-ticarete ayrılmış alanlar için yeni alanlar planlanmaktadır.

5. Eski Liman'ın Yeniden Düzenlenmesi – Trieste Sahili

Avrupa'nın en büyük liman kentsel yenileme projelerinden biri.

1. Toplam yatırım: 350 milyon €
2. Yüzölçümü: 600.000 m²
3. Ortaklar: Trieste Belediyesi, CDP, AdSP, FVG Bölgesi, Finint SGR
4. Hedef: inovasyon, kültür ve kentsel lojistik için karma bir bölge oluşturmak

Bu alan, Ar-Ge merkezleri, kuluçka merkezleri, üniversiteler, kongre alanları ve konaklama tesislerine ev sahipliği yapan bir teknoloji ve kültür merkezi olarak yeniden dönüştürülecektir.

kongre merkezleri ve konaklama tesisleri barındıracak.

Ayrıca, Poste Italiane ve e-ticaret operatörleri ile işbirliği içinde, mikro-yerine getirme ve sürdürülebilir şehir içi teslimatlar için bir lojistik alanı da planlanmaktadır.

Gayrimenkul yatırımcıları için Porto Vecchio ayrı bir yatırım sınıfı temsil ediyor: bugün 400-600 €/m² civarında olan m² değeri, bölgenin tam olarak değerlendirilmesiyle 2030 yılına kadar ikiye katlanacak.

6. Cold Ironing ve Green Port Program

Enerji geçişinin temel projesi.

1. Yatırım: 80 milyon € (PNRR, BEI)
2. 2030 yılına kadar elektrikli rıhtımlar: %70
3. Önlenecek CO emisyonları: 60.000 ton/yıl
4. Yenilenebilir enerji kaynakları ile karşılanan enerji tüketimi: %40

Liman, konteyner gemileri, yolcu gemileri ve feribotlar için 11-16 MW'lık elektrik besleme kolonları kuracak. Paralel olarak, fotovoltaik ve yeşil hidrojen (Hydrogen Valley FVG) yoluyla yerel yenilenebilir enerji üretim sistemi kurulması planlanıyor.

"Yeşil sertifikalı" gemi sahipleri liman ücretlerinde %25'e varan indirimlerden yararlanacaklar: bu, temiz yakıtların kullanımını teşvik etmek için doğrudan bir önlemdir

7. Zaule Yeşil Endüstri Kümesi

Zaule sanayi bölgesi, yeşil dönüşümün kalbi olacak.

1. Toplam yatırım: 120 milyon €
2. Ortaklar: Wärtsilä, Enel Green Power, Hera Ambiente, ICOP
3. Yüzölçümü: 700.000 m²
4. Hedef: döngüsel ekonomi, geri dönüşüm, enerji ve endüstriyel bileşenler alanlarında faaliyet gösteren şirketler için bir bölge oluşturmak.

Biyogaz tesisleri, endüstriyel su arıtma, hidrojen depolama ve düşük etkili üretim faaliyetleri planlanmaktadır. Serbest liman statüsündeki bu bölge, vergi ve gümrük avantajları ile endüstriyel yerleşimlere olanak tanır. İmtiyazlar 60 yıla kadar uzayabilir ve tahmini ROI %8-10 arasındadır.

8. Dijitalleşme ve Akıllı Liman Trieste

1. Yatırım: 25 milyon € (PNRR + MIMS)
2. Hedef: akış yönetimi için dijital ikiz, blok zinciri ve yapay zeka.
3. Sistem: "SINFOMAR 4.0" – gümrük, terminal ve trenler için tek platform.
4. Sonuç: Gümrükleme sürelerinde %30 azalma, lojistik verimliliğinde %15 artış.

Avrupa ağlarıyla (Raildata, SafeSeaNet) birlikte çalışabilen sistem, Trieste'yi Avrupa'nın ilk dijital limanlarından biri haline getirecek dijitalleştirilmiş limanlarından biri haline getirecek. Her konteyner, liman girişinden demiryolu varış noktasına kadar gerçek zamanlı olarak takip edilecektir.

5.3. Retroportlar ve bölgesel entegrasyon

Trieste limanının gücü kıyı şeridiyle sınırlı değildir: bağlantılı retroport ve interport ağı, limanın faaliyetlerinin doğal bir uzantısıdır.

1. Cervignano del Friuli interportu: Avusturya ve Almanya için stratejik demiryolu düğümü; 220.000 m² lojistik alanı mevcuttur.
2. Fernetti lojistik platformu: Slovenya ile entegre gümrük alanı; karayolu taşımacılığı ve mal dağıtım merkezi.
3. Villach Süd (Avusturya): ÖBB-AdSP anlaşmasıyla Trieste'ye resmi olarak bağlı Avusturya iç limanı. AdSP anlaşmasıyla resmi olarak Trieste ile bağlantılı Avusturya limanı.

Bu ağ, Avrupa'da benzersiz bir sınır ötesi lojistik sistemi oluşturarak, limanın işlevsel sınırlarını avrupa'nın merkezine kadar taşıyabilen benzersiz bir lojistik sistemi oluşturmaktadır.

5.4. Yatırım fırsatları ve PPP ortaklıkları

Limanın yönetim modeli, uzun vadede istikrar ve verimlilik sağlayan kamu-özel sektör işbirliklerine (PPP) dayanmaktadır. Başlıca

fırsat alanları:

Sektör	Yatırım türü	Tahmini ROI	Zaman aralığı
Liman altyapısı	Terminal ve rıhtım imtiyazları	%6–8	20–40 yıl
Lojistik ve sanayi (PLT, Zaule)	Depolar, tesisler, gümrük alanları	%	10–30 yıl
Enerji ve yeşil liman	Yenilenebilir tesisler, soğuk demirleme, H,	9–11	15–25 yıl
Gayrimenkul (Porto Vecchio)	Yeniden geliştirme ve hizmetler	%	7–15
Dijital inovasyon	Akıllı liman, izlenebilirlik	%10–15	5–10 yıl

İhale prosedürleri şeffaf ve rekabetçi bir mantığa göre yürütülür (ihale veya ilgi beyanı) ve sözleşmelerde kamu ortak finansmanı ve EIB/CDP garantileri öngörülebilir.

5.5 2035 stratejik vizyonu: "Trieste Avrupa Kapısı"

AdSP'nin 2035 Planı, Trieste'yi Akdeniz'in ilk karbon nötr ve tamamen dijitalleştirilmiş limanı olarak öngörmektedir.

Stratejik hedefler şunlardır:

1. 14.000 tren/yıl;
2. 14.000 tren/yıl;
3. 80 milyon ton toplam yük;
4. sıfır net emisyon;
5. liman-şehir-arka liman arasında tam entegrasyon;
6. SIOT–Zaule merkezinde bir Avrupa Temiz Enerji Bölgesi oluşturulması.

Bu vizyon, AdSP, Friuli Venezia Giulia Bölgesi, MIT, RFI, CDP ve BEI arasındaki istikrarlı ortaklık ve uluslararası özel sektör operatörlerinden oluşan bir ağ tarafından desteklenmektedir.

Trieste, Orta Avrupa'nın referans enerji ve lojistik limanı olacak ve Kuzey limanlarına verimli ve sürdürülebilir bir alternatif olarak konumlanacaktır.

5.6 Sonuç: Avrupa'da tekrarlanabilir bir kalkınma modeli

Trieste bugün Avrupa'nın altyapı, ekonomi ve çevre entegrasyonu laboratuvarıdır. Liman, sağlam bir finansal yapı, yetkin bir yönetim ve uzun vadeli stratejik bir vizyonla desteklenerek düzenli bir şekilde büyüyor.

Bir yatırımcı için bu, halihazırda faaliyette olan ve performans gösteren bir sisteme girebilmek anlamına gelir.

1. zaten faaliyette olan ve performans gösteren,
2. mali açıdan avantajlı,
3. kurumsal olarak istikrarlı,
4. ve teknik olarak ileri düzeyde.

Avrupa lojistiğinin yeniden tanımlandığı bir dönemde, Trieste, tüm kıtanın altyapı yatırımları için en somut fırsatlardan birini sunuyor.

İnşa edilecek bir liman değil, genişletilecek, yenilenecek ve değerlendirilecek, sağlam getiriler ve küresel bir vizyon sunan bir liman.

BÖLÜM 6 – EKONOMİK ANALİZ

6.1 Makroekonomik bağlam ve rekabet avantajı

Trieste limanı, bugün İtalya ve Akdeniz'in en iyi performans gösteren ekonomik merkezlerinden biridir. SRM–Intesa Sanpaolo'nun "Italian Maritime Economy 2024" adlı çalışmasına göre, Trieste liman sistemi

Doğrudan, dolaylı ve ikincil faaliyetler arasında yıllık 2,6 milyar avrodan fazla toplam ekonomik değer yaratmaktadır. ve dolaylı faaliyetler dahil olmak üzere toplamda 2,6 milyar avrodan fazla ekonomik değer yaratmaktadır. Liman'a yatırılan her euro, bölgesel ekonomiye 3,5 euro katma değer sağlar ve bu, ülkenin en yüksek çarpanlarından biridir.

Trieste, Avrupa bağlamında bazı benzersiz rekabet avantajlarıyla öne çıkmaktadır:

1. Beş gümrük bölgesinde (Franco Vecchio, Franche di Zaulle, Scalo Legnami, Canale Industriale, Nuovo Porto) faaliyet gösteren uluslararası Serbest Liman Rejimi, ithal mallar üzerinde KDV, gümrük vergileri ve diğer vergilerin askıya alınmasını garanti etmektedir.
2. Avrupa'da lider konumdaki demiryolu intermodalitesi (demiryolu payı %55), Avusturya, Almanya, Çek Cumhuriyeti ve Slovakya ile günlük direkt bağlantılar.
3. 18 metreye kadar doğal su derinliği, en yeni nesil konteyner gemilerinin yanaşmasına olanak sağlar (400 metreye kadar uzunluk).
4. Orta Avrupa pazarları ile Doğu'nun başlıca limanları arasında, stratejik bir coğrafi konumda yer almaktadır.
5. Friuli Venezia Giulia Bölgesi, BEI ve Avrupa Birliği'nin güçlü desteği ile istikrarlı kurumsal yönetim.

Bu faktörler sayesinde Trieste, yatırımcılara getiri, güvenlik ve uzun vadeli endüstriyel vizyonun bir kombinasyonunu sunmaktadır.

6.2 Liman sisteminin ekonomik analizi

Trieste liman-arka liman sistemi, lojistik, sanayi, enerji, ulaşım ve hizmetleri kapsayan entegre bir ekonomik platformdur.

Gösterge	2024 değeri	2015–2024 Değişimi
Doğrudan katma değer	1,05 milyar avro	+38
Dolaylı/türetilmiş katma değer	1,55 milyar avro	+42
Toplam ekonomik değer	2,6 milyar avro	+40
Doğrudan ve dolaylı istihdam	9.000 kişi	+28

Özel sermaye için en cazip sektör, yıllık ortalama %7-10 getiri sağlayan lojistik-endüstriyel sektördür. Bu sektörü, yeşil ve enerji sektörü (%9-12) ve liman gayrimenkul sektörü (%6-8) izlemektedir.

Uluslararası Serbest Liman'ın avantajları, aşağıdakiler sayesinde yatırım getirisini artırır:

1. ithalat/ihracat ve gümrük işlemlerinde KDV muafiyeti;
2. tüketime sunulana kadar gümrük vergisi alınmaması;
3. tesis içindeki endüstriyel üretim ve işleme için kolaylaştırılmış rejimler;
4. Sinfomar dijital sistemi sayesinde %70'e varan gümrükleme süresi kısalması.

6.3 Liman ve liman arkası gayrimenkul değerlerinin seyri

Lojistik alanlara olan talebin artması, liman ve liman arkası alanlarının gayrimenkul değerlerini yukarı çekmiştir.

liman ve liman arkası alanlarının gayrimenkul değerlerini yukarı çekmiştir.

2015 ile 2025 yılları arasında, Trieste'deki endüstriyel ve lojistik arazilerin ortalama değeri %45 artmış olup, 2030 yılına kadar %25-35 oranında daha fazla artış öngörülmektedir.

Bölge / Alan	Tip	Değer ortalama €/m ²	Eğilim	Not
İskele VII–VIII	Aktif terminaller	>1.200 €/m ²	istikrarlı	imtiyaz alanları çok yıllık

Bölge / Alan	Tip	Değer ortalama €/m ²	Eğilim	Not
Lojistik Platformu (PLT)	Intermodal lojistik	700–900 €/m ² artış eğiliminde		yeni operasyon alanları 2026
Zaule	Endüstriyel / enerji	400–600 €/m ² artış eğiliminde		hedef Yeşil Küme
Porto Vecchio	Gayrimenkul, hizmetler, turizm	500–1.000 €/m ²	hızla büyüme	kentsel yenileme 2027–2030
Liman arka bölgeleri (Cervignano, Ferneti)	Demiryolu lojistiği	250–400 €/m ² sabit		ikincil merkezler genişleme

PLT ve Zaule lojistik alanları, bugün en iyi getiri/risk oranlarını sunuyor. Kira bedelleri 2,5 ile 4,5 €/m²/ay arasında değişen kira bedelleri ve ortalama %8-10 ROI ile en iyi getiri/risk oranlarını sunmaktadır.

6.4 Avrupa'nın önde gelen limanlarıyla karşılaştırma

Liman	Değer €/m ² (lojistik alanlar)	Kira bedeli €/m ² /ay	Ortalama ROI	Notlar
Rotterdam	1.000–1.500	6,0–7,0	6–7%	doymuş pazar
Hamburg	900–1.200	5,5–6,5	6–8%	yüksek rekabet
Koper	600–800	3,0–4,0	8–10%	sınırlı kapasite
Rijeka	400–700	2,5–3,5	9–11%	geliştirme devam ediyor
Trieste	500–900	2,5–4,5	8–12%	istikrar ve büyüme dengesi

Trieste, Kuzey Avrupa limanlarına göre giriş maliyetleri daha düşük, ancak hizmet ve performans açısından eşdeğer olan yüksek verimli bir liman olarak konumlanmaktadır. ancak hizmet ve performans açısından eşdeğer bir konumdadır.

6.5 Satılık alan ve stratejik konum

Satılık alan, Trieste limanının işletim sistemi içinde yer almaktadır ve yüksek lojistik ve endüstriyel cazibeye sahiptir:

1. A4 otoyol ağına ve liman bağlantısına doğrudan erişim.
2. Campo Marzio demiryolu hattına 1 km uzaklıkta demiryolu bağlantısı ve özel demiryolu girişi.
3. Serbest Liman Rejimi ve tam gümrük uyumluluğu.
4. Olası hedefler: lojistik, hafif sanayi, enerji, hizmetler.
5. Hemen kullanılabilir ve altyapısı hazır (enerji, su, fiber).

Lojistik, sanayi veya gayrimenkul fonları için, artan talep ve sınırlı arz bağlamında, Trieste serbest bölgesinde son gelişme fırsatlarından birini temsil etmektedir.

6.6 Tahmini değer ve beklenen getiri

Parametre	Tahmini değer	2025
Endüstriyel lojistik alan ortalama fiyatı	550–850	€/m ²
Potansiyel kira	2,8–4,0	€/m ² /ay
Tahmini net getiri	Yıllık	%8–10
Geri dönüş süresi	7–12	yıl
2030 değer artışı	+25–35	

PLT veya Zaule Yeşil Küme geliştirme planına entegre edildiğinde, bölge teşviklerden yararlanabilir. PNRR ve gümrük kolaylıkları sayesinde net kar marjları %12-13'e kadar yükseldi.

6.7 Yatırım araçları ve ortaklıklar

Trieste limanında en yaygın işletme yöntemleri şunlardır:

1. EIB/CDP ortak finansmanlı proje finansmanı.
2. İtalyan ve Avrupalı gayrimenkul fonları ile gayrimenkul geri kiralama.
3. Yeşil, enerji ve dijital projeler için kamu-özel sektör ortaklığı (PPP).
4. Özel altyapı fonlarına katılım (Finint, FVG Logistics Fund).

PPP yapısı, yasal istikrar, sözleşme güvenliği ve sürdürülebilir altyapılar için Avrupa fonlarına kolay erişim sağlar.

6.8 Risk analizi ve risk azaltma

Risk	Açıklama	Seviye	Azaltma
Düzenleyici değişiklikler	AB veya gümrük mevzuatındaki gümrük	Düşük	Konsolide Serbest Liman (L. 27/2017)
Altyapı PNRR projelerinde gecikmeler		Orta	Garantili finansman ve halihazırda başlamış
Piyasa	Küresel trafiğin döngüsellliği	Orta düşük	Malların çeşitlendirilmesi ve çok yıllık sözleşmeler
Çevresel	Daha sıkı yeşil düzenlemeler	Orta	"Fit for 55" ile uyumlu projeler
Finans	Enflasyon veya döviz kuru	Orta	BEI teminatı, kira endekslemesi Genel

olarak, risk profili düşük-orta düzeydedir ve mevzuat ve altyapı açısından mükemmel bir teminat mevcuttur.

6.9 Bölgesel ve istihdam etkisi

1. 2030 yılına kadar 10.000 doğrudan ve dolaylı istihdam yaratılması öngörülmektedir.
2. +40% bölgesel liman GSYİH'si;
3. +25% Friuli Venezia Giulia ihracatı;
4. +1 milyar €/yıl ulusal GSYİH üzerinde ek etki.

Trieste, endüstri, hizmetler ve bölgeye yayılan faydalarla, spekülasyon olmayan gerçek bir büyüme merkezi konumundadır.

6.10 Vergi teşvikleri ve bölgesel yatırım çekme araçları

Yürürlükteki teşvikler, Trieste'yi "iş dostu" bir bölge olarak pekiştirmektedir:

1. Basitleştirilmiş Lojistik Bölgesi (ZLS) Trieste Limanı
 1. Yeni işletme gelirleri için 5 yıl vergi muafiyeti.
 2. IRAP'ta %50'ye varan indirim.
 3. Yeni lojistik altyapılar için %30'a varan geri ödemesiz katkılar.
 4. Basitleştirilmiş idari prosedür (Tek Dijital Pencere).
2. FVG 2023–2027 Yeşil Dönüşüm Teşvikleri
 1. Enerji yatırımları ve fotovoltaik tesisler için %35'e varan katkı.

2. Soğuk demirleme ve elektrikli araçlar için %40 vergi kredisi.
3. BEI–CDP "Yeşil Limanlar ve Lojistik" Fonu
 1. Sürdürülebilir projeler için düşük faizli finansman.
 2. Yatırımın %50'si için kamu ortak garantisi imkanı.
4. Avrupa programı "InvestEU Maritime" (2025–2030)
 1. Dijitalleştirilmiş ve karbon nötr limanlar için %40'a kadar AB eş finansmanı.

Entegre teşvik sistemi, giriş maliyetlerinde %20–30 oranında etkili bir azalma sağlayarak yatırımların net getirisini artırır.

6.11 Orta Avrupa lojistik pazarı analizi

Orta Avrupa'da lojistik alanlarına olan talep hızla artmaktadır. Cushman & Wakefield (2025) verilerine göre:

1. Baltık-Adriyatik koridorunda iki yılda %27 artış.
2. Boşluk oranı <%3, Avrupa'nın en düşük oranlarından biri.
3. Ortalama lojistik kira artış oranı yıllık %8.

Trieste, demiryolu ve Rotterdam veya Hamburg'a kıyasla daha kısa süreler sayesinde Avusturya, Bavyera ve Çek Cumhuriyeti için referans liman haline gelmiştir.

Büyük Avrupalı operatörler (Prologis, Segro, Logisor) Trieste liman ve liman arka bölgelerinde yeni yerleşim yerleri değerlendirmeye başladı bile.

6.12 Enerji odaklılık: geleceğin endüstriyel kaldırıcı

Trieste sadece lojistik merkezi değil, aynı zamanda Avrupa'nın enerji merkezi de. Yılda 36 milyon ton ham petrol taşıyan SIOT–TAL sistemine ek olarak, şu projeler de geliştirilmektedir:

1. Hydrogen Valley FVG (SIOT, Wärtsilä, Area Science Park): liman ve demiryolu kullanımları için yılda 4 kt yeşil hidrojen üretimi.
2. Trieste Green Energy Hub – Zaule: gemileri ve liman araçlarını beslemek için 40 MW'lık LNG/bio-LNG tesisi.
3. Energy Exchange Platform: yerel yenilenebilir enerji kaynaklarından beslenen soğuk demirleme ağı.

Bu projeler, yirmi yıllık vadede %10 ile %14 arasında getiri sağlayan ESG yatırımlarını çekmektedir. Trieste, böylece Kuzey Adriyatik'in çok işlevli enerji merkezi haline gelerek istikrarlı ve artan bir katma değer yaratacaktır.

6.13 2030–2035 tahminleri ve öngörülen değer artışı

Gösterge	2024	2030 (tahmin)	2035 (tahmin)
Toplam mal (milyon ton)	63	80	90
Konteyner (TEU)	850.000	1,4 milyon	1,6 milyon
Tren/yıl	11.200	13.000	14.000
Demiryolu payı	55	60	%
Lojistik alanların ortalama değeri	600 €/m ²	800 €/m ²	950 €/m ²
CO emisyonları,	–	–55% Karbon nötr	

Endüstriyel alanların hacimlerinde ve talebinde görülen yapısal artış, 2035 yılına kadar varlıkların değerinde ortalama %30-40'lık bir değer artışına yol açacaktır.

6.14 Yatırımcılar için sonuç özeti

Trieste, sürdürülebilir büyüme ve dijitalleşme yolunda net bir izleği olan, olgun, istikrarlı ve genişleyen bir liman olmaya devam etmektedir.

Kurumsal yatırımcılar, altyapı fonları ve lojistik operatörleri için bu liman:

1. Gerçek, spekülasyon olmayan, genişleyen bir pazar.
2. Kontrollü risk ile yıllık %8-12 net getiri.
3. Avrupa'da eşi benzeri olmayan vergi ve gümrük avantajları.
4. TEN-T koridorlarına ve Orta Avrupa pazarlarına doğrudan erişim.
5. ESG-hazır ve teknolojik olarak gelişmiş bir ekosisteme entegrasyon.

Bugün Trieste'ye yatırım yapmak, Kuzey Akdeniz'in en önemli lojistik, enerji ve endüstri merkezinin inşasına katılmak anlamına gelir — geleceğin limanı, şimdiden faaliyete geçmiş.

BÖLÜM 7 – EKONOMİK, STRATEJİK VE YATIRIM ORTAMININ ÖZETİ YATIRIM

7.1 Gerçek ekonominin merkezinde bir Avrupa limanı

Trieste limanı, bugün İtalya'nın kuzeydoğusunun ve tüm güneybatı Avrupa'nın en önemli ekonomik motorlarından biridir. Gücü, lojistik, endüstri, enerji ve inovasyonun nadir bir denge içinde bir arada bulunduğu bir *sistem* limanı olmasıdır. Coğrafi konumu sayesinde Trieste, Akdeniz ile Avrupa'nın üretim merkezi olan Bavyera, Avusturya, Çek Cumhuriyeti ve Macaristan arasında doğal bir bağlantı noktasıdır.

Her yıl limandan

1. 63 milyon tonun üzerinde mal,
2. yaklaşık 850.000 TEU konteyner,
3. 11.000'den fazla yük treni
4. ve Orta Avrupa pazarlarına doğru sürekli artan bir akış.

Sistemin verimliliği, doğal derinliği (18 m) ve eksiksiz demiryolu bağlantıları, Trieste'yi ülkenin en verimli limanı, tonaj ve demiryolu trafiği açısından birinci liman yapmaktadır. Bu, işletmeler ve yatırımcılar için doğrudan rekabet avantajları anlamına gelmektedir: daha düşük lojistik maliyetleri, daha kısa nakliye süreleri, yüksek katma değerli pazarlara doğrudan erişim ve Avrupa'da benzersiz bir vergi rejimi.

7.2 Deniz, demiryolu ve sanayi arasında entegre bir ekonomik platform

Trieste sadece bir liman değil, geniş bir ekonomik platformdur. Lojistik altyapısı çok katmanlı bir sistem olarak gelişmiştir:

1. Ana liman alanı, 2,3 km'den fazla operasyonel rıhtım ve konteyner, ro-ro, petrol, genel kargo ve yolcu terminalleri.
2. Terminallere doğrudan bağlı ve RFI ile koordineli olarak yönetilen 70 km'lik iç demiryolu ağı.
3. Limanın doğal uzantısı olarak işlev gören arka limanlar (Cervignano, Ferneti, Villach, Gorizia).
4. Trieste'yi Avrupa'nın başlıca ekonomi merkezlerine bağlayan otoyollar ve TEN-T koridorları.

Bu yapı sayesinde, Trieste limanı her gün Avusturya, Almanya ve Çek Cumhuriyeti'ne giden 30'dan fazla tren konvoyunu hareket ettirmektedir.

Limani terk eden her konteyner, Münih'e 7 saat, Viyana'ya 8 saat, Prag'a 11 saatte ulaşabilir ve bu süreler Kuzey Avrupa limanlarına göre ortalama %25 daha kısadır. Başlıca

lojistik bağlantıları şunlardır:

1. A4 Venedik–Trieste otoyolu, liman bağlantı yolu ve Cervignano interportuna bağlıdır;
2. Udine–Tarvisio–Avusturya yönündeki A23 (Alpe-Adria) otoyolu, Baltık-Adriyatik TEN-T Koridoru'nun bir parçası;
3. Trieste–Campo Marzio–Opicina–Viyana demiryolu, 750 m trenler ve tam karşılıklı işletilebilirlik için güçlendirilmiştir;
4. Ljubljana ve Budapeşte'ye giden Akdeniz demiryolu koridoru;
5. Metrans, Rail Cargo Group ve TX Lojistik demiryolu hizmetleri aracılığıyla Linz, Villach ve Budapeşte iç limanlarına doğrudan bağlantılar.

Trieste, deniz terminali, lojistik platformu, liman arkası ve kıta endüstri pazarlarına kadar kapalı döngü bir lojistik sistemidir.

7.3 İşletmeler için ekonomik ve vergi avantajları

Limanın tamamı, Avrupa Birliği hukuku tarafından tanınan ve 2017'den beri yürürlükte olan uluslararası Serbest Liman statüsünde faaliyet göstermektedir.

Bu, yerleşik işletmelere somut ekonomik avantajlar sağlar:

1. transit, işleme veya dönüşüm halindeki mallarda KDV ve gümrük vergisi muafiyeti;
2. süre sınırı olmayan sınırsız gümrük deposu;
3. tüketime sunulma anında ertelenmiş gümrük muafiyeti;
4. imalat ve lojistik faaliyetleri için kolaylaştırılmış işlemler;
5. *Port Community System – SINFOMAR 4.0* sayesinde bürokratik işlemlerin hızlanması ve maliyetlerin düşmesi.

Yabancı yatırımcılar için Trieste Serbest Limanı, "Avrupa içinde yer alan ancak vergi açısından rekabetçi bir limandır".

Bu rejim, son yıllarda DFDS, Samer &

Co Shipping, Wärtsilä, T.O. Delta, MSC ve Metrans gibi uluslararası operatörlerin yerleşmesine olanak sağlamıştır. Buna

paralel olarak, Basitleştirilmiş Lojistik Bölgesi (ZLS) ek teşvikler sunmaktadır:

1. IRAP indirimleri %50'ye kadar,
2. 5 yıl boyunca yeni gelirler için vergi muafiyeti,
3. üretim yatırımları için %35'e varan bölgesel geri ödemesiz katkılar,
4. basitleştirilmiş ve dijitalleştirilmiş izin süreçleri.

Bu, Trieste'yi Avrupa'da endüstriyel ve lojistik faaliyetleri başlatmak veya yer değiştirmek için en uygun yerlerden biri haline getirmektedir.

7.4 Değeri katlayan bir liman: ekonomik ve sosyal etkiler

Trieste limanı, Friuli Venezia Giulia'nın ekonomik motoru ve Kuzeydoğu'nun başlıca büyüme kaynaklarından biridir. AdSP MAO ve Uniontrasporti'nin 2024 verilerine göre, liman sistemi:

1. her yıl 2,6 milyar avrodan fazla toplam ekonomik değer yaratmaktadır;
2. yaklaşık 9.000 doğrudan ve dolaylı istihdam sağlar;
3. bölgesel GSYİH'nın %15'ini temsil etmektedir;
4. yaklaşık 1 milyar ulusal vergi gelirine katkıda bulunmaktadır.

2030 yılına ilişkin tahminler, limanların GSYİH'sinde %40'lık bir büyüme ve lojistik değerinde %30'un üzerinde bir artış olacağını göstermektedir.

Ekonomik çarpan (3,5×) her limana yatırılan 1 avronun 3 avrodan fazla gelir getirdiği anlamına gelir. yaygın zenginlik, sadece Trieste'ye değil, tüm Alpe-Adria makro bölgesine fayda sağlıyor.

7.5 Uluslararası bağlantılar ve ticaret

Trieste, doğrudan veya feeder rotalarıyla, özellikle Asya, Orta Doğu ve Kuzey Afrika olmak üzere dünyadaki 70'ten fazla limana bağlıdır.

Başlıca uluslararası deniz hatları şunlardır:

1. Far East – Trieste Express (MSC, CMA CGM, Hapag-Lloyd): 26 gün Şanghay–Trieste, Asya ve Orta Avrupa arasındaki en hızlı rota;
2. East Med ve Black Sea Lines: İstanbul, İzmir, Pire, Köstence ve Varna ile bağlantılar;
3. North Africa Line (DFDS): Trieste–Tangier–Tunis–Misurata, Kuzey Afrika ile ticari köprü.

Campo Marzio demiryolu merkezi, Viyana, Linz, Münih, Budapeşte, Prag, Bratislava, Duisburg ve Zürih'e günlük bağlantılarla deniz-demiryolu lojistik sürekliliği ve Kuzey Avrupa limanlarına kıyasla rekabetçi transit süreleri

rekabetçi transit süreleri sağlar.

Bu ağ, 48 saatten daha kısa bir sürede 400 milyondan fazla Avrupalı tüketiciye ulaşmayı mümkün kılar. Ürünler

açısından, başlıca ticaret akışları şunlardır:

1. enerji ve petrokimya ürünleri (SIOT–TAL aracılığıyla yıllık 36 Mt);
2. konteyner ve genel kargo malları (yılda 800.000 TEU'dan fazla);
3. otomotiv ve endüstriyel ro-ro (yılda 450.000 adet);
4. gıda, ilaç ve sürekli büyüme gösteren yüksek teknoloji ürünleri.

Trieste, Rotterdam ve Hamburg'a kıyasla 4-5 gün daha kısa süreye sahip konumu ile Avrupa-Asya ticaretinin doğal giriş kapısı olarak kendini kanıtlamıştır.

7.6 Altyapı ağları ve multimodal bağlantılar

Trieste'nin ekonomik etkinliği, bağlantılarının kalitesi ve yoğunluğundan kaynaklanmaktadır. Otoyollar:

1. A4 Trieste–Venedik–Torino (TEN-T Akdeniz Koridoru)
2. A23 Trieste–Udine–Tarvisio (Baltık-Adriyatik Koridoru)
3. RA13 bağlantı yolu ile liman–otayol arasında doğrudan bağlantı

Demiryolları:

1. 750 m uzunluğundaki trenler için güçlendirilmiş Campo Marzio düğümü;
2. konteyner terminallerine çift demiryolu erişimi;
3. 70 km özel iç ağ;
4. 20'den fazla Avrupa destinasyonuna günlük bağlantılar.

Bağlantılı liman ve interportlar:

1. Cervignano del Friuli (bölgesel demiryolu interportu – 220.000 m² lojistik alanı);
2. Femetti (Slovenya'ya bağlı gümrük ve karayolu taşımacılığı merkezi);
3. Villach Süd (Avusturya) – Trieste'nin resmi Avusturya arka limanı.

Bu fiziksel entegrasyon, limanın İtalya'nın ekonomik sınırını Avrupa'nın kalbine taşımasına olanak tanır. Orta Avrupa pazarlarının denize açılan doğal çıkış noktası haline geldi.

7.7 İnovasyon, sürdürülebilirlik ve dijitalleşme

Trieste'nin geleceği üç temele dayanmaktadır: çevresel verimlilik, teknolojik inovasyon ve entegre yönetim.

1. Cold Ironing ve Green Port Program: 2030 yılına kadar rıhtımların %70'ini elektrifikasyon için 80 milyon €;
2. Hydrogen Valley FVG: yeşil hidrojen üretimi ve liman araçları için intermodal altyapı;
3. SINFOMAR 4.0 ve Digital Twin: akışların, belgelerin ve izlenebilirliğin blockchain aracılığıyla otomatik yönetimi;
4. Smart Port Strategy 2035: lojistiği optimize etmek ve işletme maliyetlerini %20 azaltmak için AI platformu.

Bu müdahaleler, Trieste'yi Avrupa'da sürdürülebilirlik konusunda örnek bir liman olarak pekiştiriyor ve ESG yatırımcılarını ve "yeşil" fonları çekiyor.

ESG yatırımcıları ve "yeşil" fonları çekmektedir.

7.8. Somut ve güvenli bir yatırım destinasyonu

Bir yatırımcı için Trieste bugün şunları sunmaktadır:

1. yıllık %8-12 net getiri, 2035 yılına kadar %30-40 artış gösteren gayrimenkul değerleri;
2. uzun süreli imtiyazlar (40-60 yıl) ve yasal istikrar;
3. %35'e varan vergi ve sosyal güvenlik primleri teşvikleri;
4. talep artışı ve minimum boşluk oranı ile lojistik pazarı;
5. halihazırda finanse edilmiş ve faaliyete geçmiş projeler (PLT, Molo VIII, Porto Vecchio, Zaule Green Cluster).

Siyasi ve kurumsal ortamın sağlamlığı ve trafiğin ürün çeşitliliği sayesinde operasyonel risk düşüktür. EIB, SACE ve CDP garantileri de Trieste'yi "yatırım - "yatırım" profiline sahip bir altyapı yatırımı haline getirmektedir.

7.9. 2035 Vizyonu ve Stratejik Değer

2035 yılında Trieste, Akdeniz'in ilk karbon nötr limanı,

1. Akdeniz'in ilk karbon nötr limanı,
2. Orta Avrupa için enerji ve lojistik merkezi,
3. sürdürülebilir Avrupa-Asya ticaretinin giriş kapısı,
4. lojistik, endüstri ve inovasyon arasında entegre bir platform.

1,6 milyon TEU'nun üzerinde bir hacim, 80 milyon ton mal ve 14.000 tren/yıl ile Trieste sistemi sistemi, Avrupa'nın kuzeyi ile güneyi, doğusu ile batısı arasında ekonomik bir bağlantı noktası olacaktır. Daha kısa ve sürdürülebilir değer zincirlerine dönüşen bir dünyada, Trieste, Kuzey limanlarına stratejik bir alternatiftir : daha yakın, daha verimli, daha yeşil.

7.10. Sonuç: Trieste'ye yatırım yapmak

Trieste limanına yatırım yapmak, temel bir Avrupa altyapısının inşasına katılmak anlamına gelir: bir kamu politikaları, özel sermaye ve mükemmel yönetim ile desteklenen gerçek bir merkez. Henüz fikir aşamasında olan bir proje değil, her yıl büyüyen işleyen bir ekosistem.

Trieste bugün:

1. serbest liman ve dijital liman,
2. Avrupa enerji ve lojistik merkezi,
3. kurumsal yatırımcılar için getiri ve sağlamlık garantisi.

Her bakımdan, gerçek ekonomi, sürdürülebilirlik ve inovasyonun buluştuğu uzakları görebilenler için kalıcı değer yaratmaktadır.

Kaynaklar:**Kaynaklar****BÖLÜM 1 – Genel çerçeve ve stratejik rol**

1. Doğu Adriyatik Denizi Liman Sistemi Otoritesi – 2023–2035 Stratejik Planı.
2. SRM – Intesa Sanpaolo, İtalyan Denizcilik Ekonomisi Raporu 2024.
3. Uniontrasporti, Kuzeydoğu Lojistik Raporu 2024.
4. Altyapı ve Ulaştırma Bakanlığı – PNRR Misyon 3 – Sürdürülebilir mobilite.
5. Il Sole 24 Ore, “Trieste intermodaliteye odaklanıyor ve Avrupa’nın merkezi haline geliyor” (2024).

BÖLÜM 2 – Coğrafi ve altyapı bağlamı

1. Friuli Venezia Giulia Bölgesi – 2021–2027 Ekonomik Planlama.
2. İtalyan Demiryolu Ağı – 2024 Ulusal Demiryolu Planı.
3. Altyapı ve Ulaştırma Bakanlığı – Baltık-Adriyatik TEN-T Ağı.
4. Adriafer S.p.A. – 2024 yıllık operasyonel veriler.
5. PortEconomics, “Trieste ve Koper: Adriyatik koridorunda stratejik rekabet” (2024).

BÖLÜM 3 – Liman yapısı ve terminaleri

1. AdSP MAO – 2024 yıllık trafik raporu.
2. Trieste Marine Terminal – 2025 operasyonel verileri ve genişletme planları.
3. Trieste Lojistik Platformu (PLT) – 2024 teknik raporu.
4. SIOT / TAL Group – 2023 mali yılı bilanço ve çevre raporu.
5. Wartsilä İtalya – Hydrogen Valley FVG Projesi (2024).

BÖLÜM 4 – Trafik analizi ve pazar eğilimleri

1. SRM – Intesa Sanpaolo, İtalyan Denizcilik Ekonomisi Raporu 2024.
2. Uniontrasporti – İtalyan liman trafiğinin seyri 2024.
3. Eurostat – Liman trafiği istatistikleri 2023–2024.
4. Liman Sistemi Otoritesi – Demiryolu trafiği verileri 2024.
5. Port Strategy Journal – “Adriyatik limanları yeni Avrupa kapıları olarak” (2024).

BÖLÜM 5 – Kalkınma planları, PNRR ve yatırımlar

1. Altyapı ve Ulaştırma Bakanlığı – İtalya PNRR, Misyon 3 – Mobilite Altyapıları.
2. BEI (Avrupa Yatırım Bankası) – Yeşil Limanlar 2024 Raporu.
3. CEF (Avrupa’yı Bağlayan Altyapı) – Trieste Node 2024 Proje Finansmanı.
4. Friuli Venezia Giulia Bölgesi – 2024–2030 Altyapı Geliştirme Programı.
5. AdSP MAO – 2024 Yatırım Planları ve Kamu-Özel Sektör Ortaklıkları.

BÖLÜM 6 – Ekonomik analiz ve yatırım teklifi

1. SRM – Intesa Sanpaolo, Deniz Ekonomisi Raporu 2024.
2. Uniontrasporti – Kuzeydoğu Ekonomik Analizi 2024.
3. ISTAT – 2024 ekonomik ve istihdam verileri.
4. Friuli Venezia Giulia Bölgesi – İşletmelere yönelik teşvikler ve ZLS 2024.
5. Cassa Depositi e Prestiti / BEI – InvestEU Denizcilik Fonu 2024.

BÖLÜM 7 – Genel sonuçlar ve Yönetici Özeti

1. AdSP MAO – 2035 Stratejik Planı, geliştirme hatlarının özeti.
2. Altyapı ve Ulaştırma Bakanlığı – PNRR, Görev 3 – Nihai analiz.
3. SRM – Intesa Sanpaolo, İtalyan Denizcilik Ekonomisi Raporu 2024 (Yönetici Özeti).
4. Uniontrasporti – Rapor “2030 yılında İtalya’nın lojistiği”.
5. PortEconomic s, “Adriyatik Geçidi Stratejisi: Avrupa’nın merkezi Trieste” (2024).

3 – SATILIK GAYRİMENKUL HAKKINDA AÇIKLAYICI RAPOR

ESKİ VENEZIANI KOMPLEKSİ ve ESKİ TÜTÜN FABRİKASI

Via A. Malaspina - Trieste

3.1 Genel açıklama

Gelecekteki yeniden geliştirme çalışmasının konusu olan gayrimenkul kompleksi, mevcut binaların tamamen yıkılması ve ardından iki bitişik alanın birleştirilmesi yoluyla yeni binaların yeniden inşasını öngörmektedir. Daha ayrıntılı olarak:

- “Eski Veneziani” 38.511 metrekare kadastro alanına sahiptir.
 - “Ex Manifattura Tabacchi” 56.559 metrekare tapu alanına sahiptir.
- Yeni yerleşim alanı toplamda yaklaşık 95.000 metrekareye yayılacaktır.

3.2 Kentsel bilgiler

Alan, Trieste şehrinin eski sanayi bölgesinde, Borgo San Sergio'nun güneyinde yer almaktadır.

Saha, Bölge D1.1 - Bölgesel öneme sahip endüstriyel ve zanaatkar üretim faaliyetleri bölgesel öneme sahip endüstriyel ve zanaatkar üretim faaliyetleri

Madde 66 – D1.1 Bölgesi

Endüstriyel ve zanaatkar üretim faaliyetleri ile aşağıdaki kullanım amaçları kabul edilir:

- Endüstriyel yerleşim yerleri;
- Zanaat yerleşimleri,
- Yolcu ve yük taşımacılığı faaliyetleri;
- Toptan ticaret faaliyetleri;
- Hizmetler ve toplu ekipman faaliyetleri.

KENTSEL İNDEKSLER VE PARAMETRELER

Binaların maksimum yüksekliği 15 metre, köprü vinçleri ve faaliyet için gerekli ekipmanlar hariç silo, depolama tesisleri ve otomatik depolar dahil;

- İnşaat alanı maksimum %50, yani toplamda yaklaşık 48.000 metrekare. Enerji ve çevre iyileştirme çalışmalarına yönelik belirli türlerdeki müdahalelerle orantılı olarak %60'a ulaşılmasına izin verilir. Bu müdahaleler, Bölgesel Müdahale Planı (PTI) kapsamında belirlenecektir.
- Kentsel standartlar, arsanın en az %15'i kadar bir alanda park yeri bulunmasını öngörmektedir.

3.3 Ulaşım sistemi ile bağlantılar**YOL**

Site, Via Malaspina üzerindeki sanayi bölgesinin önemli bir noktasında yer almaktadır ve Nuova Sopraelevata adlı devlet yolu (SS202) ile doğrudan bağlantılıdır.

Bu arter, karayolu ağının geri kalanıyla ve

hem Avrupa'ya hem de İtalya'nın geri kalanına uzanan otoyol ağına anında bağlantı sağlamak açısından hayati öneme sahiptir.

DENİZ

Tesis, Zaule Kanalı'na çok yakın bir konumda bulunmakta olup, her türlü malzeme, ürün ve tedarik malzemesinin ithalatı ve ihracatı için deniz yoluyla mükemmel bir bağlantı sağlamaktadır.

Kanal, kullanım amaçları (çok amaçlı terminal, çeşitli yüklerin taşınması ve Ro-Ro ve ilgili gemi türleri) kullanım amaçlarına uygun olarak 10 metre derinliğindedir.

DEMİRYOLU

Dış bağlantı için bir diğer temel özellik, sitenin doğu tarafından içeriye giren ve şu anda kullanılmayan demiryolu rayları ile demiryolu bağlantısının varlığıdır.

, şu anda kullanılmayan demiryolu bağlantısıdır.

Bu demiryolu, endüstri bölgesinin ana kavşağına bağlı olduğu için gelecekteki bir proje geliştirme durumunda son derece yararlı olacaktır ve yeniden faaliyete geçirildiğinde bu iç demiryolu sistemi önemli ve etkili hale gelecektir.

3.4. Sitenin potansiyeli

Belirtildiği gibi, site son derece verimli ve stratejik bir bağlantı sisteminin merkezinde yer almaktadır. Geniş alanı, endüstri ve lojistik sektörlerinde gelecekteki projelerin geliştirilmesi için eşsiz bir fırsat sunmaktadır.

Deniz ve demiryolu bağlantılarının varlığı sayesinde bu senaryo, bölgeye stratejik bir değer katmakta ve en modern tasarım ve planlama ilkelerini benimseyerek kentsel dokuya uyumlu bir şekilde entegre olabilecek yeni yapılar hayal etmeyi mümkün kılmaktadır.

Gelecekteki gelişimi daha anlaşılır hale getirmek için, yeni binanın site içindeki etkisini gösteren planlar ve bir render içeren bir proje hipotezi çalışılmıştır.

3.5. Mevcut ve gelecekteki müdahalelerin zaman çizelgesi

Sitenin ıslahı için gerekli süreci belirlemek amacıyla yapılan dikkatli bir analiz sonucunda, mevcut binaların tamamen yıkılmasına kadar, iki alan arasında prosedür sürelerini ayıran kesin bir zaman çizelgesi geliştirilmiştir, zira "eski Manifattura Tabacchi" alanı halihazırda ileri bir aşamada bulunmaktadır.

ESKİ MANİFATTURA TABACCHI ALANI		ESKİ VENEZIANI ALANI	
Faaliyet	Başlangıç	Faaliyet	Başlangıç
Yetki belgesinin gönderilmesi peyzaj	21/12/2024	Yetki gönderimi peyzaj	03/01/2026
Eklmeler Denetim	08/01/2025	Eklmeler Denetim	02/02/2026
Denetim Kurulu Görüşü	08/05/2025	Denetim Kurulu Görüşü	03/05/2026
İtfaiye görüşünün alınması	12/05/2025	İtfaiye görüşünün alınması	05/05/2026
COSELAG görüş talebinin gönderilmesi	26/05/2025	COSELAG görüş talebinin gönderilmesi	30
COSELAG görüşünün alınması	11/06/2025	COSELAG görüşünün alınması	10/06/2026
Belediyeye CILA yıkım bildirimi gönderilmesi	16/06/2025	Belediyeye CILA Yıkım Bildirimi Gönderimi	15/06/2026
CILA uygunluk talebi	11/07/2025	CILA uygunluk talebi	15/07/2026
Görüş alınması	18/07/2025	Görüş alınması	20/07/2026
Yıkım çalışması	22/08/2025	Yıkım çalışması	01/08/2026
Tahmini yıkım tarihi	31	Tahmini yıkım tarihi	30/12/2026

Bu tabloda, yıkım çalışmalarının tamamlanmasından, 2026 yılı sonu için öngörülen sitenin tamamen temizlenmesine kadar olan çeşitli aşamalar gösterilmektedir.

Geçtiğimiz Ağustos ayında başlatılan "eski Manifattura Tabacchi" alanının yıkımı ile ilgili olarak, binaların yıkım işlerinin tamamlanması ve alanın tamamen temizlenmesi 2026 yılının Mart ayı içinde tamamlanacaktır. Yakında başlayacak olan "eski Veneziani" alanındaki çalışmaların ise 2026 yılının sonunda tamamlanması öngörülmektedir.

Yeni binaların sonraki aşamada inşası, bu noktada iki farklı organizasyonel süreç izleyebilir:

1. Yıkım tamamlandıktan sonra eski tütün fabrikası için inşaat ruhsatı sunulacak, ruhsat alındıktan sonra inşaat çalışmalarına başlanacak ve daha sonraki bir aşamada eski Veneziani alanındaki çalışmalar da başlatılacak, böylece 2027 yazında tamamlanması öngörülen projenin tamamlanma süresi kısaltılacaktır.
2. Aksi takdirde, tek bir inşaat ruhsatının sunulması ve çalışmaların ancak eski Veneziani alanındaki yıkım tamamlandıktan sonra başlaması durumunda süre uzayacaktır. Ancak bu ikinci senaryo, inşaat çalışmalarının tamamlanma tarihini yaklaşık 4/5 ay geciktirecek ve çalışmaların 2028 yılının ilk aylarında tamamlanmasına neden olacaktır.

4 – FOTOĞRAF VE GRAFİK BELGELER

Fotoğrafların açıklayıcı raporu VENEZIANI -

TABACCHI ALANI

Ekteki fotoğraflar, bölgenin lojistik değerini belirleyen ana girişleri ve altyapıları göstermektedir belirleyen ana girişleri ve altyapıları göstermektedir. Aşağıda, muhtıraya eklenecek profesyonel açıklama yer almaktadır.

4.1 Fotoğraf İskele / deniz manzarası / Fotoğraf Otoyol girişi / Fotoğraf Özel demiryolu girişi / demiryolu bağlantısı

İlk görüntüler, Trieste Limanı'nın operasyonel iskelelerine bakan liman alanını göstermektedir. Yatırımcı için yorum:

- liman denizcilik sistemine doğrudan yakınlığını vurgulamaktadır;
- tamamen endüstriyel ve aktif bir ortam sunarak lojistik tesisler için uygun bir konumda olduğunu göstermektedir;
- alanın liman altyapısının ayrılmaz bir parçası olduğu, izole bir varlık olmadığı algısını güçlendirmektedir olmadığını vurguluyor.

Bu görüntüler, ana karayoluna (SS202 / Sopraelevata) doğrudan erişimi göstermektedir. Stratejik

değer:

- otoyol ağına çok hızlı bağlantı sürelerini teyit eder;
- potansiyel alıcılara ağır vasıtaların erişim kolaylığını gösterme imkanı;
- yüksek karayolu taşımacılığı yapan operatörler için idealdir.

Görüntüler, siteye giren iç rayların girişini göstermektedir. Yatırımcı için değer:

- mevcut demiryolu altyapısının gerçek varlığını kanıtlarlar; bu altyapı, sıfırdan inşa edilmesi maliyetli olduğu için değerli bir varlıktır;
- intermodal ve endüstriyel faaliyetler için bölgenin rekabet gücünü artırmaktadır;
- ulusal ve uluslararası ağ ile doğrudan bağlantıyı yeniden etkinleştirme olasılığını ortaya koymaktadır.

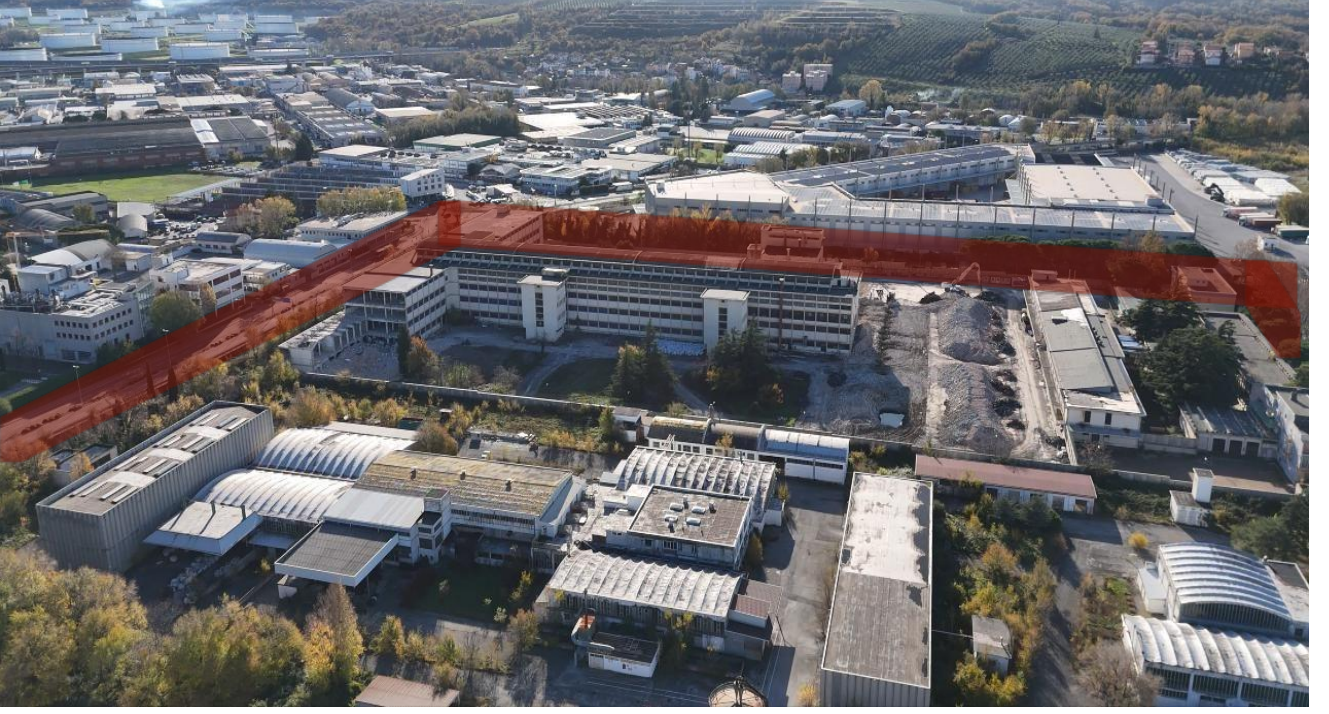


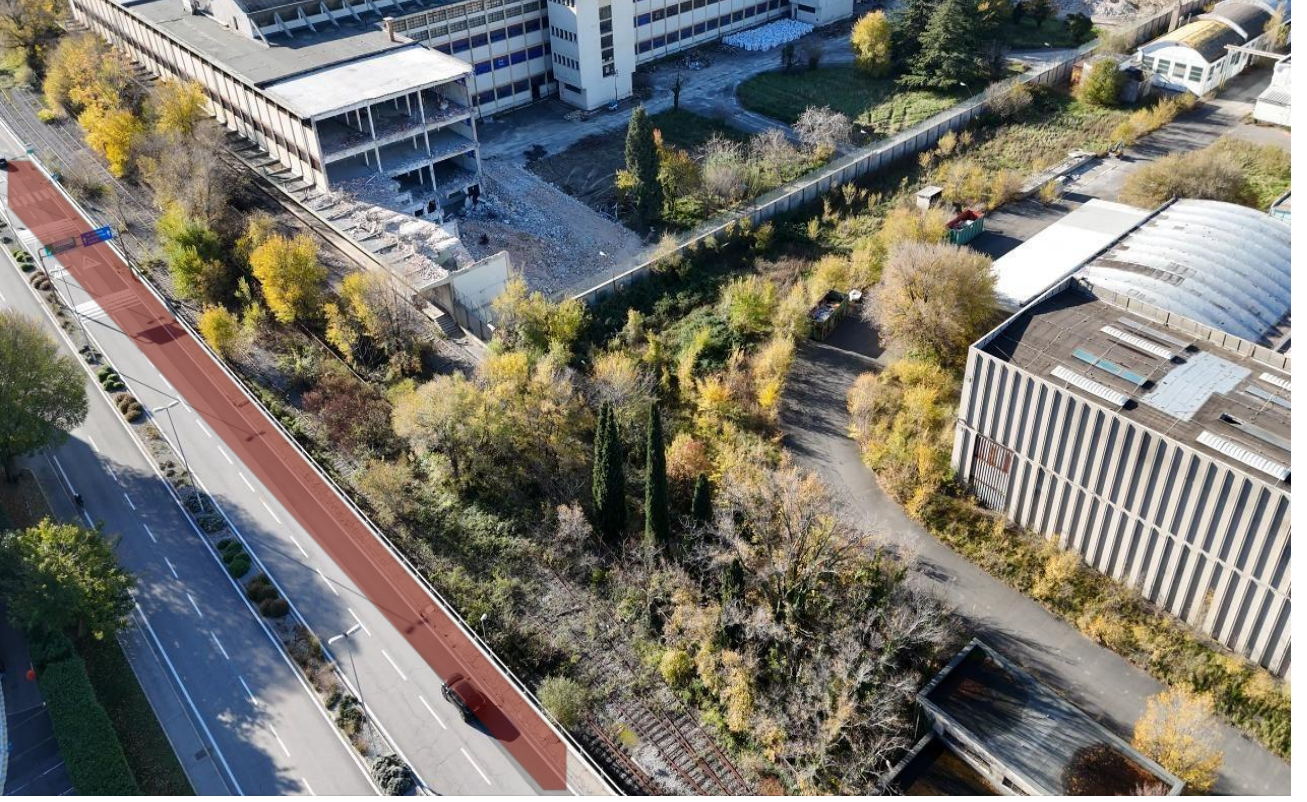










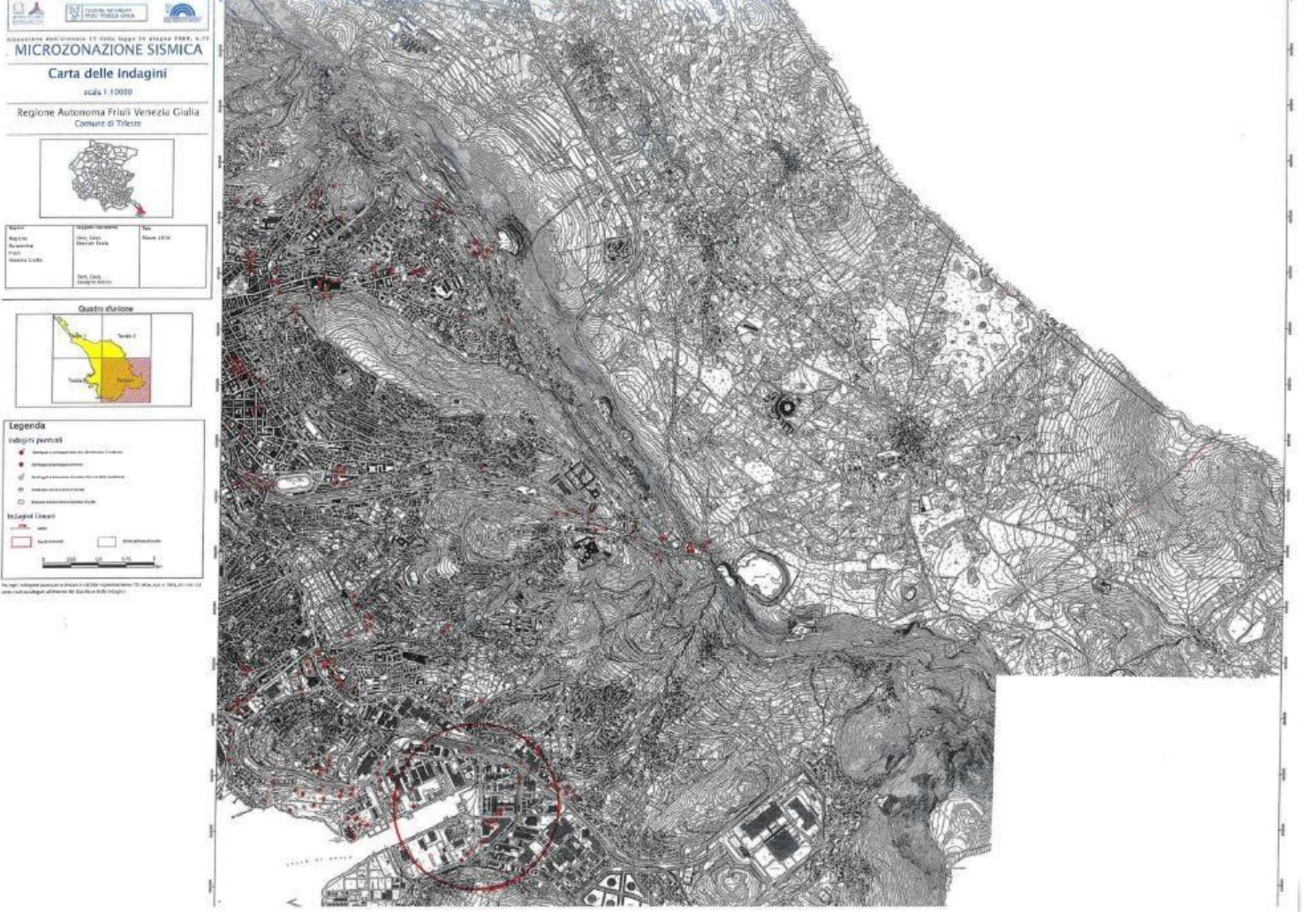


4.2 Bölgenin render görüntüsü (lojistik proje örneği)





5 – SİZMİK İ



5.1 Genel sismik çerçeve

Trieste Belediyesi bölgesi, Friuli Venezia Giulia 16/2009 sayılı Bölgesel Yasa ve 06.05.2010 tarihli 845 sayılı Bölgesel Konsey Kararı uyarınca, bölgesel sismik bölgelendirmeyi güncelleyen Sismik Bölge 3 (düşük sismik aktivite) olarak sınıflandırılmıştır.

Ulusal kriterlere göre (O.P.C.M. 3519/2006), Bölge 3, sert zeminde 50 yılda %10 aşılma olasılığı ile 0,05 g ile 0,15 g arasında değişen maksimum beklenen zemin ivmesi (ag) değerleri ile tanımlanmaktadır.

Trieste'nin sismik tehlikesi şu şekildedir:

- iç Friuli'nin sismik aktivitesi daha yüksek olan bölgelerine (Bölge 1 ve 2) göre daha düşüktür,
- ancak yine de 2018 Yapı Teknik Normları (NTC 2018) uyarınca tüm yeni yapıların tam sismik tasarımını gerektirecek düzeydedir.

INGV ulusal tehlike haritaları (MPS04 modeli), Trieste bölgesi için 475 yıllık tekrarlama süresi için tipik 0,05-0,10 g aralığında ag değerlerini doğrulamaktadır, bu da Bölge 3 sınıflandırmasıyla uyumludur.

5.2 Sismotektonik bağlam

Trieste, doğu Alpler'in güney kenarı boyunca, aşağıdakilerin etkileşim alanında yer almaktadır:

- Adriyatik mikro levhası,
- Doğu Alpler'in dış cephesi,
- dinamik yapılar.

Bu bölgedeki en önemli tarihsel sismik aktivite, 1976 Friuli depremleriyle ilgilidir. Bu depremlerin büyüklüğü 6,5 – 6,6 arasında değişmektedir, ancak Trieste'nin onlarca kilometre kuzeyinde meydana gelmiştir. Şehirde tarihsel olarak kaydedilen sismik aktivite daha düşüktür (makrosismik yoğunluk MCS yaklaşık VI–VII derece), bu da orta derecede ancak ihmal edilemeyecek bir sismik aktivite ile uyumludur.

Limanın hemen yakınında aktif faylar veya bilinen yapılar bulunmamaktadır; bu nedenle tehlike, daha uzak kaynaklardan yayılan sismik dalgalarla ilgilidir.

5.3 Trieste Belediyesi'nin sismik mikro bölgelendirme çalışması

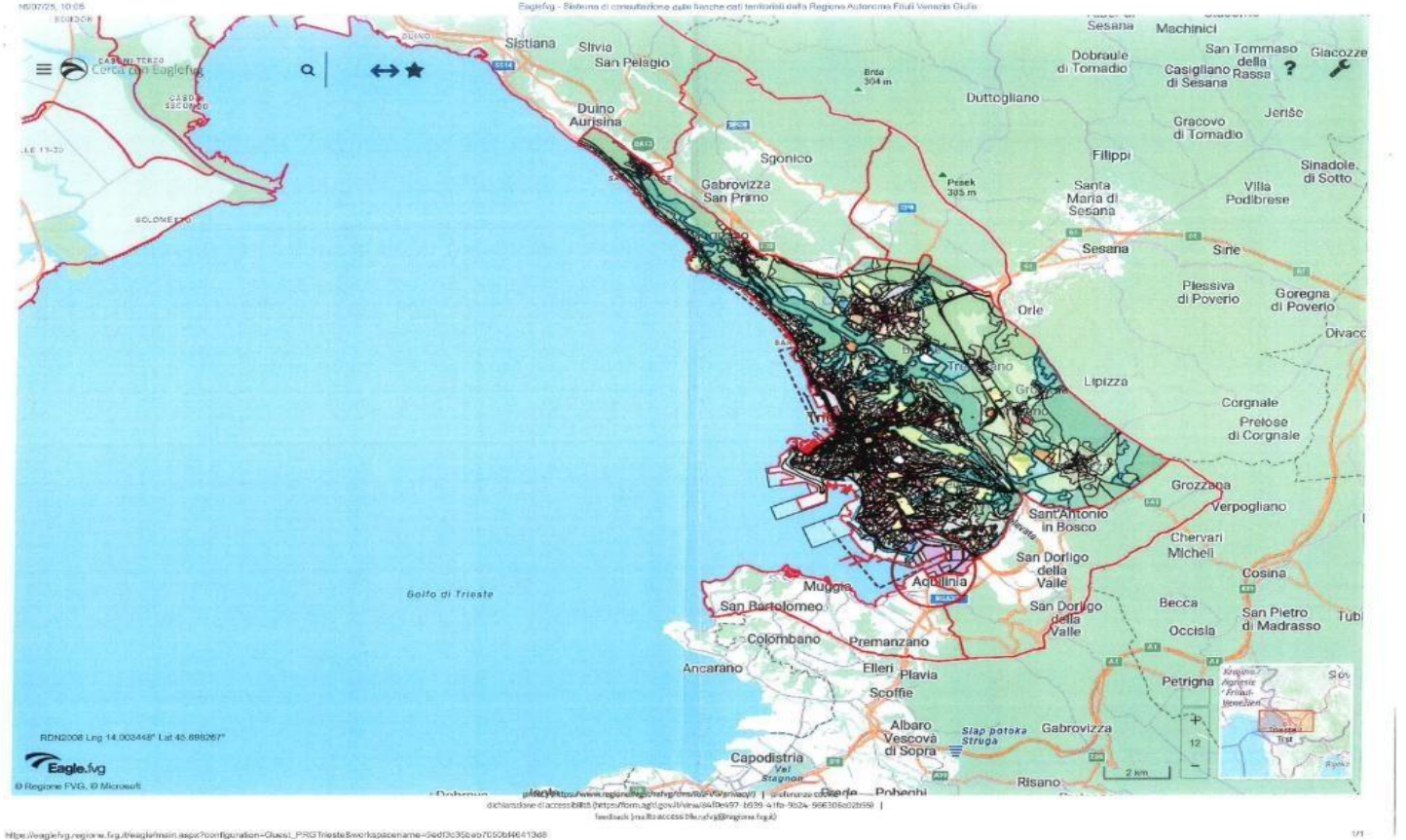
Trieste Belediyesi, 2017 yılında Ulusal Sivil Savunma Teknik Komisyonu tarafından onaylanan Belediye Sismik Mikro Bölgeleme Çalışması hazırlamıştır.

Mikro bölgeleme çalışmaları (MS1–MS3) belediye sınırlarını şu şekilde bölümlere ayırmaktadır:

- önemli amplifikasyon olmayan istikrarlı bölgeler,
- yerel amplifikasyon olasılığı bulunan stabil bölgeler,
- kararsızlığa yatkın olası bölgeler (heyelanlar, sıvılaşma, çöküntüler).

Liman bölgesi ile ilgili belediye jeolojik belgelerinden, Trieste Belediyesi'nin genel olarak D.G.R. 845/2010 ile "sismik olmayan" bölgeden "Bölge 3"e yeniden sınıflandırıldığı ve kentsel alanın büyük bir kısmının jeomorfolojik açıdan istikrarlı bölgelerde yer aldığı anlaşılmaktadır.

5.4 Liman bölgesinin özellikleri (Zaule – eski Veneziani / Tabacchi bölgesi)



1/1

Tablolardan ve raporlardan şunlar ortaya çıkmaktadır:

- alan, yapay kıyı ovasında, endüstriyel dolgu ve deniz-lagün sedimanları üzerinde yer almaktadır. konsolide edilmiş lagün sedimanları üzerinde yer almaktadır;
- morfoloji düzdür, önemli eğimler yoktur;
- heyelan veya yerçekimi dengesizliği unsurları bulunmamaktadır.

Bu nedenle, bu alan tipik bir liman alanıdır: yumuşak tortular üzerine insan yapımı dolgular, ancak onlarca yıllık yükler ve altyapılarla konsolide edilmiştir.

Sismik amplifikasyon ve yerel stabilite Haritalar

şunu göstermektedir:

- "istikrarlı alanlar" sınıfına girer,
- heyelan, yamaç istikrarsızlığı veya çökme fenomenleri açısından kritik değildir,
- mevcut koşullarda sivilleşme riski olan alan olarak sınıflandırılmamaktadır, çünkü ön analizlerde tabakalar ve tane boyutları özel bir kritiklik seviyesi ortaya çıkarmamaktadır.

Diğer bir deyişle, temel değer (Bölge 3) ile karşılaştırıldığında sismik tehlikeyi önemli ölçüde değiştirecek yerel etkiler tespit edilmemiştir.

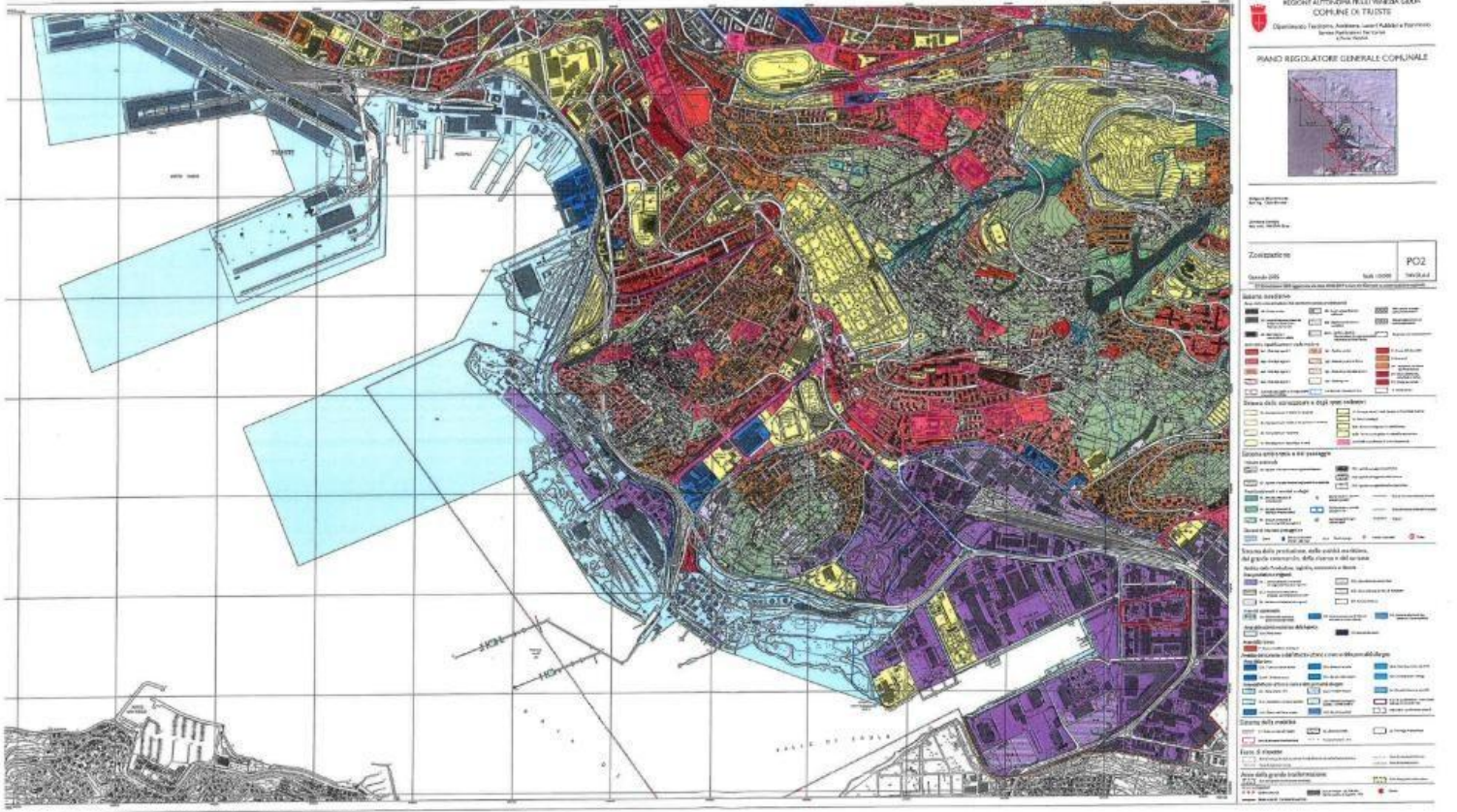
Tasarım için referans sismik parametreler

Planlanan yeni yapıların (endüstriyel/lojistik binalar, depolar, olası hizmet binaları) tasarımı için NTC 2018 parametreleri benimsenmeli ve aşağıdakiler kullanılmalıdır:

- Bölgesel referans olarak sismik bölge 3;
- INGV haritalarından (MPS04) elde edilen yerel a_g değerleri, SLV (Yaşam Koruma Sınır Durumu) için 0,05–0,10 g aralığında, yapının nominal ömrü fonksiyonuna göre spesifik tepki spektrumu hesaplaması ile;
- toprak kategorisi B veya C (yerinde yapılan araştırmalarla teyit edilecek), ortalama sertlikte topraklar veya kayalık alt tabaka üzerindeki örtü tabakaları için tipik.

NTC 2018, liman ve endüstriyel alanlarda yeni inşaat çalışmaları için, aşağıdakilerle desteklenen yerel sismik yanıtın özel bir değerlendirmesini gerektirmektedir:

- jeognostik sondajlar,
- laboratuvar jeoteknik testleri,
- jeofizik araştırmalar (MASW, ReMi, down-hole),
- olası tek boyutlu sismik tepki analizi.



5.5 Gayrimenkul müdahalesi için sonuçlar

Yatırım açısından, bölgenin sismik durumu şu şekilde özetlenebilir:

Olumlu noktalar

- Orta derecede ancak yüksek olmayan sismik tehlike (Bölge 3, $a_g \leq 0,15$ g), dolayısıyla Bölge 1–2'ye kıyasla;
- Arazi temelde stabildir, heyelan veya şev sorunları yoktur;
- Zaten büyük ölçüde kentleşmiş ve altyapısı gelişmiş bir alan, mevcut mevzuata göre tasarlanmış ve inşa edilmiş benzer endüstriyel ve liman yapıları mevcut.

Tasarımda dikkate alınması gereken hususlar

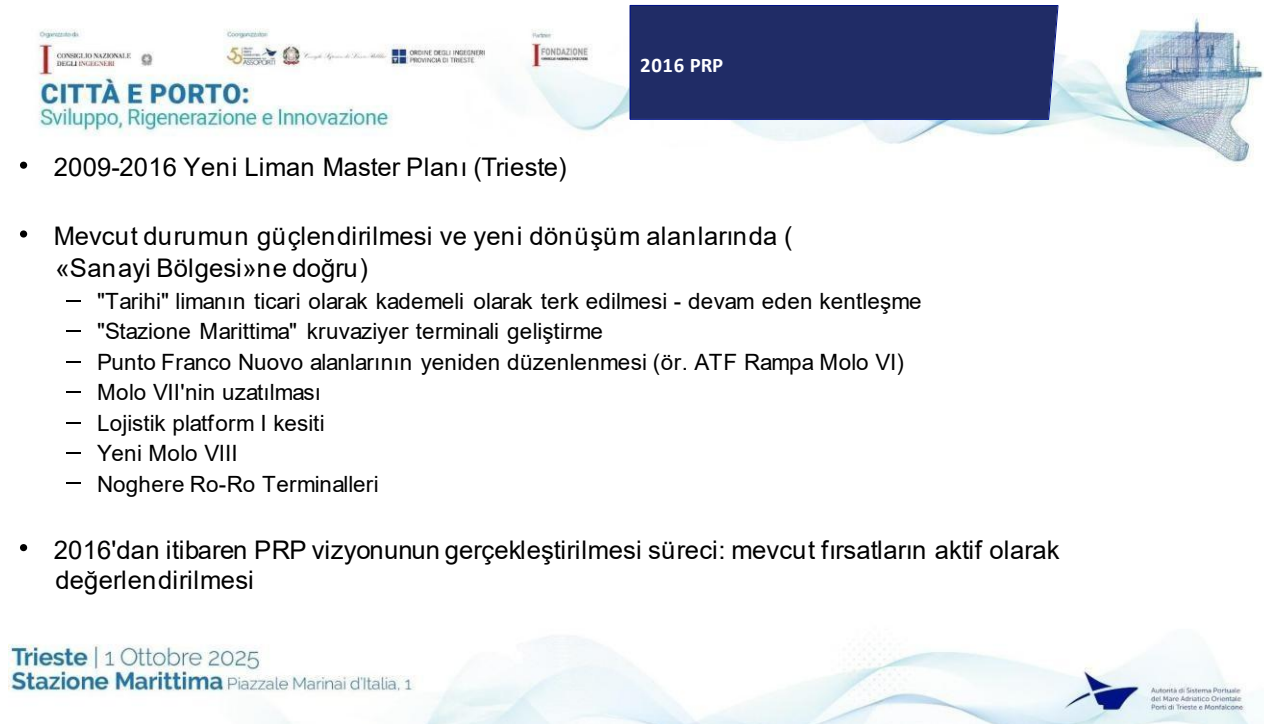
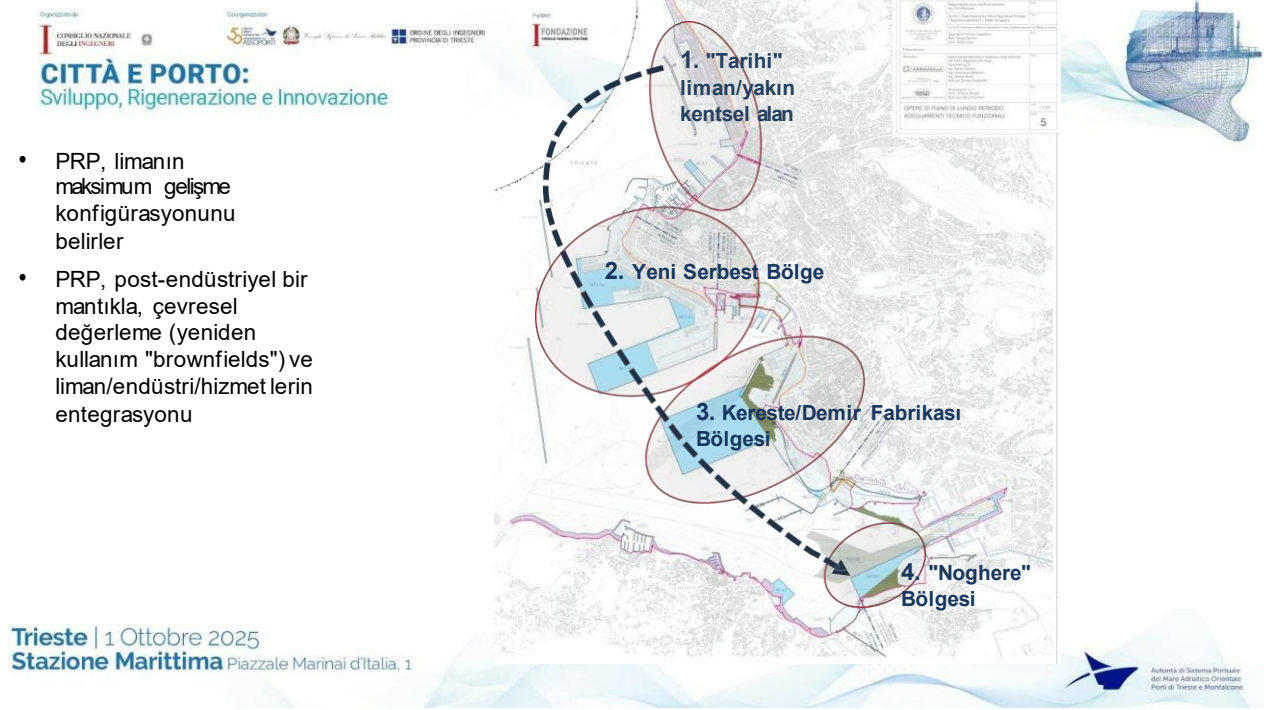
- Liman dolgularının antropojenik özelliği: Sıkıştırılabilirlik ve olası gecikmeli oturmalar (özellikle geniş yapısal ağırlara sahip binalar için) dikkatle değerlendirilmelidir;
- NTC (B/C) uyarınca, özel jeofizik ve jeoteknik araştırmalar yoluyla alt zeminin kategorisini kesin olarak tanımlama gerekliliği;
- Yüksekliği sınırlı ancak açıklığı geniş binalar (depolar, lojistik hangarları) için, iyi bir esneklik ve doğru direnç hiyerarşisine sahip düzenli yapısal şemalar (çelik/beton çerçeveler veya portallar) kullanılması uygun olacaktır.

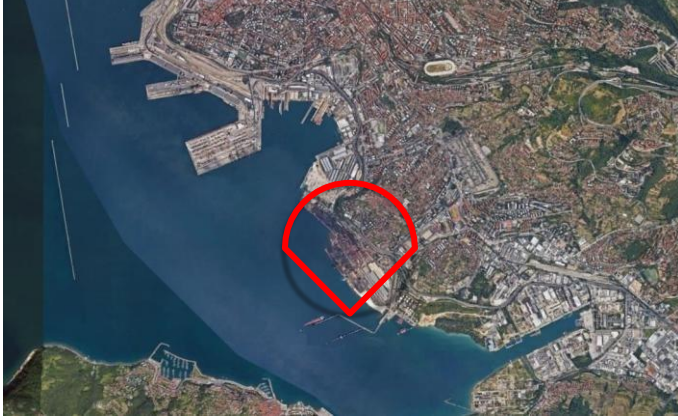
5.6 Özet

Müdahale konusu alan, Trieste Belediyesi sınırları içinde yer almaktadır ve Sismik Bölge 3 (düşük sismik aktivite) olarak sınıflandırılmıştır ve mikro bölgeleme kapsamında "istikrarlı" olarak tanımlanmıştır, önemli yerel istikrarsızlık fenomenleri yoktur. Sismik tehlike orta düzeydedir ve NTC 2018'de öngörülen normal depreme dayanıklı tasarım teknikleri ile yönetilebilir, olağanüstü hafifletme çalışmalarına gerek yoktur.

Kullanılan Kaynakların Özeti

Kaynak Türü	Kurum / Belge
Sismik tehlike yönetmelik bölgelere ayırma bölgeleme	INGV – MPS04; Avrupa Sismik Tehlike Haritası Teknik NTC 2018; Genelge 7/2019; OPCM 3519/2006 Sismik FVG Bölgesi – DGR 845/2010; L.R. 16/2009 Mikro Trieste Belediyesi – MS1–MS3
Jeoloji	ISPRA – İtalya Jeoloji Haritası
Bilimsel çalışmalar	Trieste/Padova Üniversitesi – sismotektonik makaleler
Yerel analiz	Sismik rapor belgesi İtalyanca (eski Veneziani/Tabacchi bölgesi)





ACCORDO DI PROGRAMMA

L'ATTUAZIONE DEL PROGETTO INTEGRATO DI MESSA IN SICUREZZA,
CONVERSIONE INDUSTRIALE E SVILUPPO ECONOMICO PRODUTTIVO
NELL'AREA DELLA FERRIERA DI SERVOLA
(articolo 252-bis del Decreto Legislativo n. 152 del 2006)

TRA

Ministero dello Sviluppo economico
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Agenzia nazionale per le politiche attive del lavoro
Agenzia del Demanio
Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale
d'intesa con
Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
Comune di Trieste
E
Siderurgia Triestina s.r.l.
Acciaierie Arvedi s.p.a.
LCO.P. s.p.a.

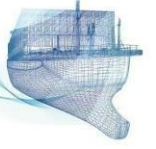
Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1



- ADP 2012 (SIN) ve ADP 2014 (Endüstriyel ve liman faaliyetlerinin yeniden yapılandırılması ve Trieste'nin karmaşık endüstriyel kriz bölgesinin çevresel iyileştirilmesi)
- Servola Demir Fabrikası: Mart 2020 sıcak alanın kapatılması ancak soğuk işleme (haddehaneler):
– liman/lojistik faaliyetleri için 25 hektarlık alan mevcuttur
- Haziran 2020 ADP "Servola Demir Fabrikası bölgesinde entegre güvenlik, endüstriyel dönüşüm ve ekonomik üretim geliştirme projesinin uygulanması" 152/2006 sayılı kanun hükmünde karamamenin 252-bis maddesi uyarınca
– devlet mülkiyeti/devlet mülkiyeti kaldırma ile eşit değer alanların takası
– eski "sıcak" alanları lojistik-liman faaliyetleri için yeniden geliştirmek, yeniden geliştirme ve "soğuk alan"ın uygulanması;
– Lojistik Platformu (ICOP) ile bağlantılı şirketin de AdP'ye katılması, endüstriyel/lojistik faaliyetlere hizmet verecek bir "yeni lojistik şirketi" için ayrılacak alanlarda MISP'nin gerçekleştirilmesi.

Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1





HAZİRAN 2020

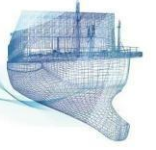
"Servola Demir Fabrikası bölgesinde entegre güvenlik, endüstriyel dönüşüm ve ekonomik üretim geliştirme projesinin uygulanmasına ilişkin Program Anlaşması"nın imzalanması, 152/2006 sayılı Kanun Hükmünde Karamame'nin 252-bis maddesi uyarınca, aşağıdaki faaliyetleri öngörmektedir:

- o tesislerin ve çelik parçaların sökülmesi ;
- o beton ve tuğla parçaların yıkılması;
- o kirlenmiş alanların kalıcı olarak güvenli hale getirilmesi (MISP)



Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone



NİSAN 2020

Dökme demir üretiminin kapatılması: eski "sıcak alan"ın yaklaşık 25 hektar limanın yeniden işlevselleştirilmesi için kullanılabilir hale getirildi.



Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone



Adriagateway projesinin doğuşu ve PNRR

Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Montebelluna

Adriagateway (08/2020)

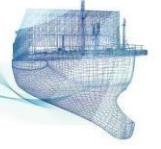


- 08/2020 - AdSP MAO,
Adriagateway adlı bir müdahale programı sunar:
- DOĞU ADRIYAN DENİZİNİN LİMAN/BÖLGE SİSTEMİNİN LOJİSTİK/ENDÜSTRİYEL CANLANDIRILMASI İÇİN KOORDİNE EDİLMİŞ STRATEJİK YATIRIM PROJESİ, AVRUPA'NIN YEŞİL, TEKNOLOJİK VE DİJİTAL GEÇİŞ PERSPEKTİFİ ÇERÇEVESİNDE (2020-2026).
- Limanın stratejik konumlandırılması ve diğer yatırımlar ("yeşil ve dijital dönüşüm") ilkeleriyle uyumlu, limanda devam eden veya planlanacak olan koordineli kamu yatırımlarının mantıklı çerçevesi – toplam yapılandırma 1,2 milyon Euro;
- Sadece altyapının kendisinin değil, aynı zamanda "gelişmiş altyapı modelleri" olarak tasarlanan altyapının, altyapıya dayanan karmaşık süreçlerin ve bölgesel merkezin çekiciliğine dayanan karmaşık süreçler sisteminin kalitesi (ör. Avrupa demiryolları, çevre koruma, endüstri ile entegrasyon vb.).
- Adriagateway, hükümet tarafından, fiili finansman açısından, 4 öncelikli faaliyet (yaklaşık 400 milyon avro) olarak tanımlanmaktadır. Bunlar özellikle şunlardır: endüstriyel dönüşüm, SIN/arıtma yönetimi, büyük altyapıların olağanüstü bakımı, deniz/demiryolu ulaşım sistemine destek, limanda lojistik/üretim sinerjisi yaratma fırsatları.

Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Montebelluna

**31 Mayıs 2021 tarihi ve 77 sayılı Kanun
Hükmünde Kararname, 29 Temmuz 2021
tarihli ve 108 sayılı Kanun ile değişiklikler
yapılarak**



EDIZIONE STRAORDINARIA

Spelt: 446 post - art. 1, comma 1
Legge 17-03-2001, n. 49 - Finanziaria

GAZZETTA UFFICIALE

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA Roma - Lunedì, 31 maggio 2021

EDIZIONE E REVISIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E UFFICIO DELLA STAMPA - VIA SALIZADA, 101 - 00187 ROMA
PALAZZO VENEZIA - 00187 ROMA

La Gazzetta Ufficiale, Parte Prima, oltre alle Serie Generali, pubblica cinque serie di autonoma numerazione:

1° Serie speciale: Corte costituzionale (pubblicata il mercoledì)
2° Serie speciale: Unione europea (pubblicata il lunedì e il giovedì)
3° Serie speciale: Regioni (pubblicata il sabato)
4° Serie speciale: Concorsi ed esami (pubblicata il martedì e il venerdì)
5° Serie speciale: Concorsi pubblici (pubblicata il lunedì, il mercoledì e il venerdì)
La Gazzetta Ufficiale, Parte Seconda, "Foglio delle inserzioni", è pubblicata il martedì.

AVVISO ALLE AMMINISTRAZIONI

Al fine di ottimizzare la procedura di pubblicazione degli atti in Gazzetta Ufficiale, sono pregate di inviare, contemporaneamente e parallelamente alla trasmissione della copia telematica dei medesimi (in formato word) al seguente indirizzo: gazzettaufficiale@giustizia.it, curando che, nella nota cartacea di trasmissione, estremi dell'invio telematico (mittente, oggetto e data).

Nel caso non si disponga ancora di PEC, è fino all'adozione della stessa, gazzettaufficiale@giustizia.it.

SOMMARIO

LEGGE ED ALTRI ATTI NORMATIVI

DECRETO-LEGGE 31 maggio 2021, n. 77

Governance del Piano nazionale di resilienza e prime misure di rafforzamento e accelerazione e snellimento delle procedure. (21000007)

30-7-2021

Supplemento ordinario n. 26/L alla GAZZETTA UFFICIALE

Serie generale - n. 181

ALLEGATO IV
(articolo 44)

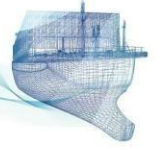
- 1) Realizzazione asse ferroviario Palermo-Catania-Messina;
- 2) Potenziamento linea ferroviaria Verona - Brennero (opere di adduzione);
- 3) Realizzazione della linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria;
- 4) Realizzazione della linea ferroviaria Battipaglia-Potenza-Taranto;
- 5) Realizzazione della linea ferroviaria Roma-Pescara;
- 6) Potenziamento della linea ferroviaria Orte-Falcomara;
- 7) Realizzazione delle opere di derivazione della Diga di Campolattaro (Campania);
- 8) Messa in sicurezza e ammodernamento del sistema idrico del Peschiera (Lazio);
- 9) Interventi di potenziamento delle infrastrutture del Porto di Trieste (progetto Adriagateway);
- 10) Realizzazione della Diga foranea di Genova.

21A64731

Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

**31 Mayıs 2021 tarihi ve 77 sayılı Kanun
Hükmünde Kararname, 29 Temmuz 2021
tarihli ve 108 sayılı Kanun ile değişiklikler
yapılarak**



N. INF. UFFICIALE REG. DECRETI N. 00000000 13-08-2021

Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile

VISTA la legge 30

finanziaria 2021

VISTO il DPCM

Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile

VISTA la direttiva

gestione del 13

responsabilità amministrativa

finanziaria, emanata

VISTA la direttiva

navigazione, gli

attori economici

Dipartimento

strumentali;

VISTO il Decreto

G.U. - Serie Ge

Navigazione, gli

portuali, le attività

declassazione di

Generale per la V

Intense?;

VISTO il decreto

quale all'Art. 5

Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile

**Punto 8
Aumento selettivo della
capacità portuale**

in località Vigliena,
compreso il dragaggio dei
sedimenti di una parte dei
fondali portuali e loro

**Punto 9
Ultimo/Penultimo
miglio
ferroviario/stradale**

Centrale

Salerno

e della rete viaria portuale.

Realizzazione del 2° lotto
del 1°

stalcio

F51B08000600001

10,000

Trieste

Lavori di
elettrificazione delle
banchine del Molo
Bersaglieri

C91H20000100002

8,000

Trieste

Lavori di
elettrificazione delle
banchine del Molo
VII

C91F20000110002

8,000

AdSP del Mare
Adriatico
Orientale

Trieste

Lavori di
elettrificazione delle
banchine del Molo V
e di Riva Traiana

C91F20000140002

4,000

Trieste

Lavori di
elettrificazione delle
banchine Scalo
legnami, Piattaforma
logistica

C99J21020720001

4,000

Monfalcone

Lavori di
elettrificazione delle
banchine del porto

C49J21033120001

7,000

TOTALE

Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

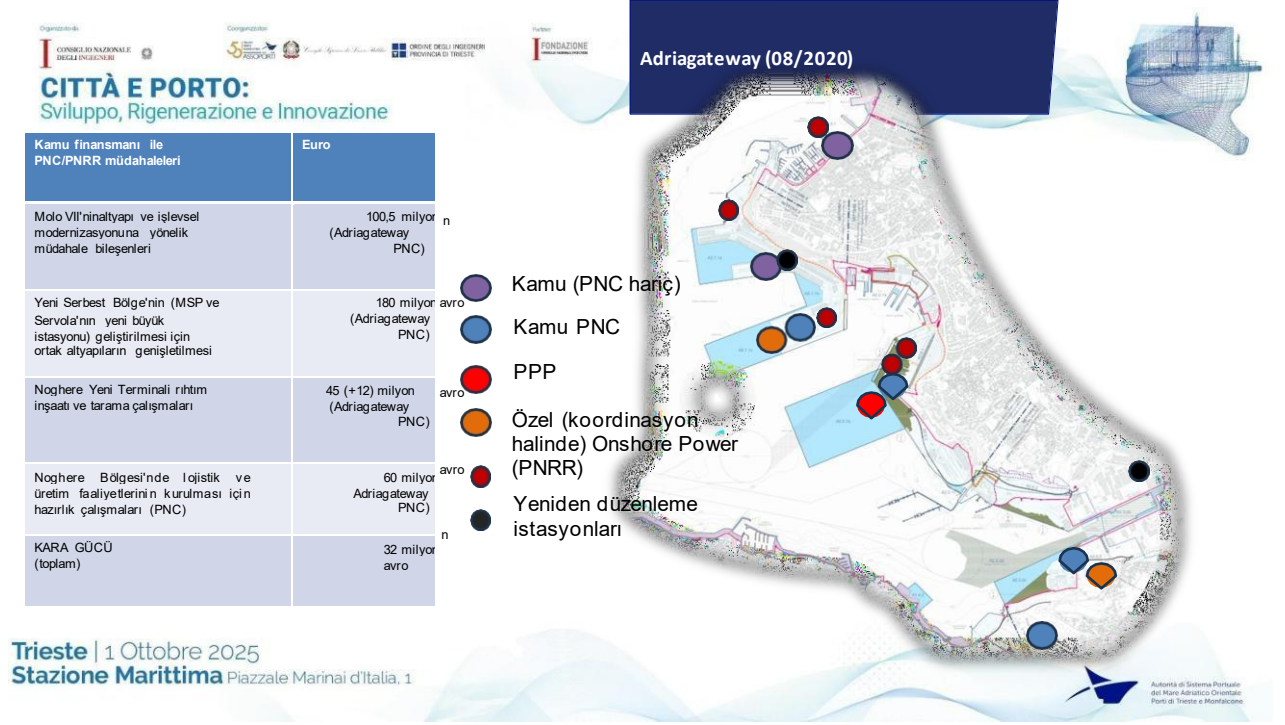
Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

Bu belge, yatırım fırsatının değerlendirilmesi amacıyla sağlanan gizli ve özel bilgiler içermektedir.

Her türlü yetkisiz kullanım, üçüncü şahıslara ifşa edilmesi dahil, yasaktır. Veriler, (AB) 2016/679 sayılı Tüzük uyarınca işlenmektedir.

5070 sayılı kanun gereğince güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır. ID:4142977357FA4B414297. Bu kod ile <http://evrak.tim.org.tr/> adresinden doğrulayabilirsiniz.

5070 sayılı kanun gereğince güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır. ID:A2D07AFB696D4BA2D07A. Bu kod ile <https://evrak.oaib.org.tr/> adresinden doğrulayabilirsiniz.





Projeler	Finansman	Plan
Trieste Limanı Bersaglieri Rıhtımı'nın rıhtımlarının elektrifikasyon çalışmaları	8.000.000	PNiC
Trieste Limanı VII Rıhtımı'nın rıhtımlarının elektrifikasyon çalışmaları	8.000.000	PNRR
Trieste Limanı'nın V. Rıhtımı ve Riva Traiana rıhtımlarının elektrifikasyon çalışmaları	4.314.958	PNRR
Monfalcone limanının rıhtımlarının elektrifikasyon çalışmaları	7.000.000	PNRR
Trieste Limanı Lojistik Platformu rıhtımlarının elektrifikasyon çalışmaları	4.368.427	PNRR
Trieste Limanı'nın Punto Franco Scalo Legnami rıhtımlarının elektrifikasyon çalışmaları	8.217.255	PNRR

8.000.000
PNiC toplam finansmanı

31.900.640
PNRR toplam finansmanı

Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

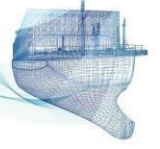


Trieste limanının Yeni Serbest Bölgesi'nin geliştirilmesi için ortak altyapıların genişletilmesi

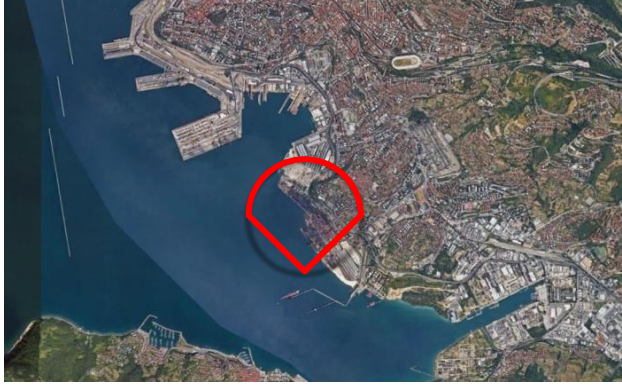
Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

PFTE:
Müdahalenin çerçevesi



Punto Franco Nuovo'nun geliştirilmesi için ortak altyapıların genişletilmesi projesi, Trieste'nin güneyindeki sanayi bölgesinin lojistik portala dönüştürülmesini ve Ferriera di Servola'nın bulunduğu alanların yeniden geliştirilmesini öngörmektedir.



1943 yılına ait
fotoğrafı

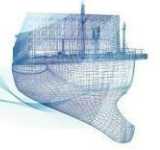


2021 hava
görünümü

Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Montecchia

PFTE:
Müdahalenin çerçevesi



2021

DM 77/2021 ve DM330/2021, PNC'nin 180 milyonunu AdSP MAO'ya "Yeni serbest bölgenin geliştirilmesi için ortak altyapıların genişletilmesi ortak altyapıların genişletilmesi" için 180 milyon euro ayırmaktadır:

1. Bağlantı
bağlantı altyapılarının
güçlendirilmesi:
- MISP
- Yeni Servola İstasyonu
- GVT ve diğer yol
çalışmalarına bağlantı

2. Trieste Limanı'nda
işlevsel binalar

3. Dolgu havuzunun
yapımı

Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Montecchia

PFTE:
Müdahalenin çerçevesi

PFTE, PNC tarafından finanse edilen proje müdahalelerini ve ek finansman gerektiren gelecekteki müdahaleleri içerir; bu nedenle, dolu havuzu ve Molo VIII'in yeni konteyner terminali gibi müdahaleler de dahildir.

Bu öncülden hareketle, **PFTE iki ayrı dosya A ve B olarak ayrılmıştır**. Birincisi izin prosedürüne tabi olan çalışmaları içerirken, ikincisi izin talebine tabi olmayan ancak bağlamın anlaşılması için temel öneme sahip olan genel geliştirme çalışmalarını içermektedir.

Onay için sunulacak

- MISP
- YENİ SERVOLA İSTASYONU
- GVT'YE KARAYOLU BAĞLANTISI
- KAMU BİNALARI
- VIA RIO PRIMARIO'DAN YENİ ERİŞİM



PFTE

-DOLUM HAZNESİ

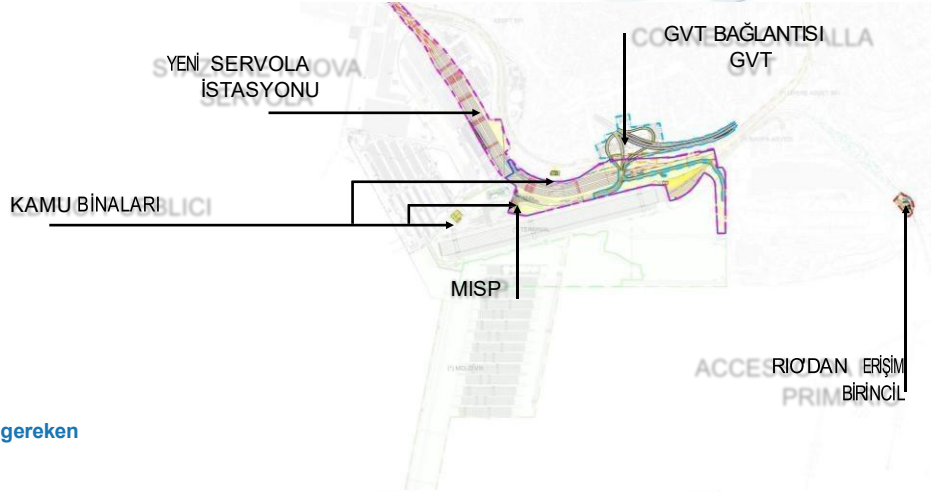
- VIII NUMARALI İSKELE VE ÖZEL TERMİNAL
- ARVEDI RAMP
- RFI VARLIKLARI ÜZERİNDEKİ DEMİRYOLU ÇALIŞMALARI*

*RFI tarafından hazırlanan proje, dosya A'daki demiryolu çalışmalarıyla uyumlu olarak ç kleşti

Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Montebelluna

PFTE:
Müdahalenin çerçevesi



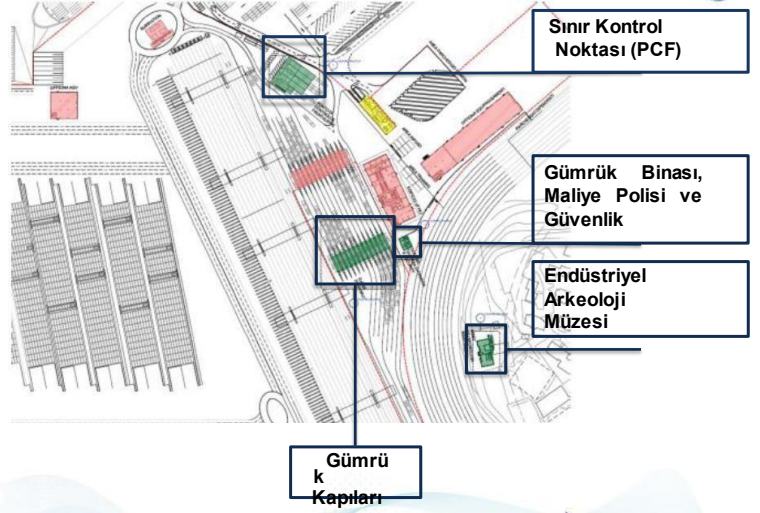
DOSYA A:
İzin alınması gereken çalışmalar

Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Montebelluna

PFTE:
 Dosya A – onaylanacak PNC müdahalesi Kamu binaları

- Eski Arvedi binasının sismik uyumlaştırılması ve müzeye dönüştürülmesi;
- Yeni inşaat:
 - Sınır Kontrol Noktası (PCF);
 - Gümrük, Maliye Polisi ve Güvenlik binaları;
 - Gümrük kapıları



Trieste | 1 Ottobre 2025
 Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Autorità di Sistema Portuale
 del Mare Adriatico Orientale
 Porti di Trieste e Monfalcone

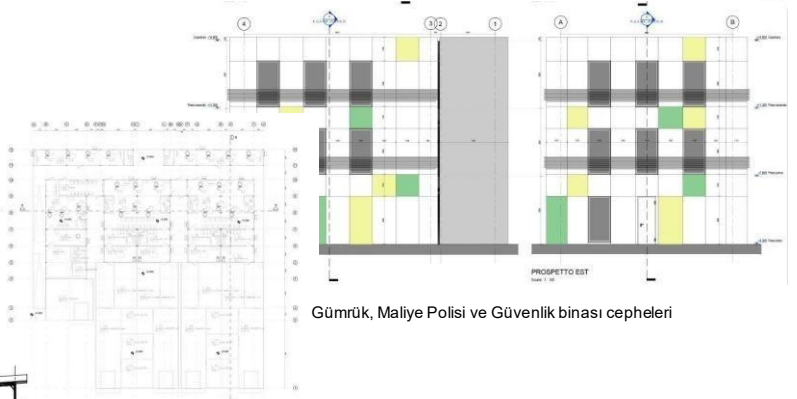
PFTE:
 Dosya A – onaylanacak PNC müdahalesi Kamu binaları



Endüstriyel Arkeoloji Müzesi



Görünümler Gümrük kapıları



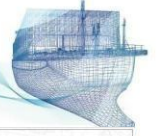
Gümrük, Maliye Polisi ve Güvenlik binası cepheleri

Sınır Kontrol Noktası Planı

Trieste | 1 Ottobre 2025
 Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Autorità di Sistema Portuale
 del Mare Adriatico Orientale
 Porti di Trieste e Monfalcone

Proje: Ulaşım - GVT bağlantısı
GVT



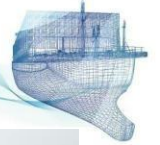
- Liman alanlarına ve çevredeki endüstriyel faaliyetlere hızlı ve doğrudan erişim sağlamak
- Ağır vasıtaların şehir içi arterleri tıkamasını önlemek



Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Autentica di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Montebelluna

PFTE:
Dosya A – onaylanacak PNC müdahalesi
Ulaşım - GVT bağlantısı



Kavşağın yapımı
sağlar:

- Şu anda şehir içi karayollarında yoğunlaşan ağır vasıta trafiğinin (ortalama 92 tır/gün) azaltılması
- PFTE'nin



Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Autentica di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Montebelluna

SERVOLA YENİ İSTASYONU:

Campo Marzio – Aquilinia demiryolu hattına bağlı, 10 raydan oluşan ve gelen ve giden trenler için bir ray demeti inşa edilmesi.

RFI'nın yetki alanına girendosya B ile ilgili müdahaleler – dosya A'daki çalışmalarla uyumlu olarak gerçekleştirilecek:

1. San Sabba demiryolu hattı
2. alt hat yükseltme
3. manevra direği

Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

PFTE:
Dosya A – onaylanacak PNC müdahalesi
Nuova Servola ticari tren istasyonu



Autentica di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Montebelluna

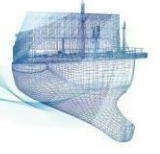
Yeni Servola İstasyonu projesi,
AdSP MAO ve RFI arasında
yapılan teknik **koordinasyon**
toplantısının ardından, önerilen
düzenin paylaşılmasıyla
şekillenmiştir.

Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

PFTE:
Dosya A – onaylanacak PNC müdahalesi
Yeni Servola ticari tren istasyonu



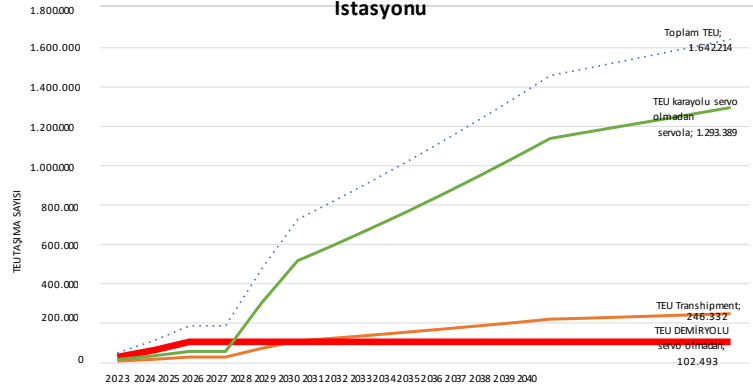
Autentica di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Montebelluna



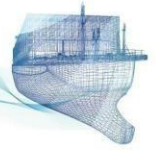
Şu anda Servola istasyonu, kapasitesinin sınırına yaklaşmış bir tesis olarak değerlendirilebilir – 6 tren/gün

Taşınacak TEU sayısının artış senaryolarına göre, Yeni Servola İstasyonu'nun inşa edilmemesi, karayolu taşımacılığının (yeşil hat) katlanarak artmasına neden olacaktır.

TEU Taşıma Genişletme yapılmayan senaryo Servola İstasyonu

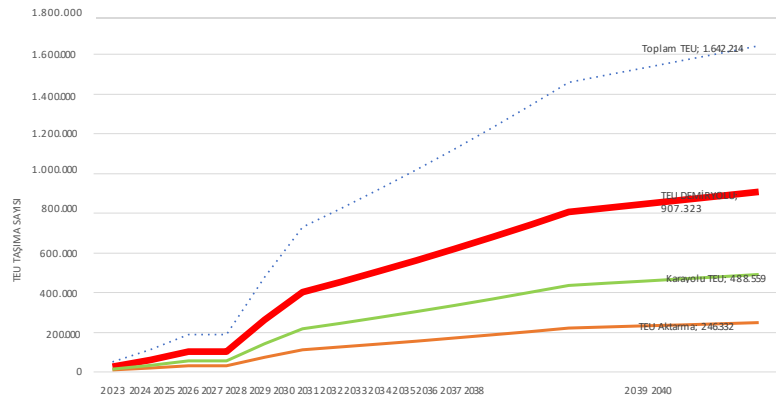


Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1



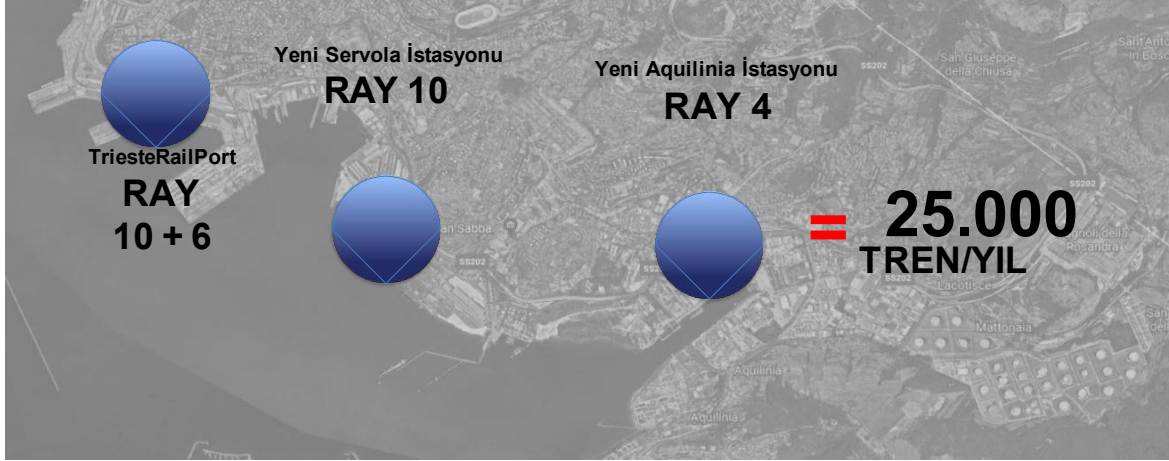
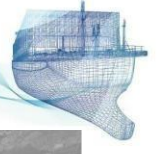
Yeni Servola İstasyonu'nun inşası ile **günde 34 trenin** taşınması mümkün olacak (288 gün/yıl istatistikleri) ve karayolu taşımacılığına olan ihtiyaç önemli ölçüde azalacaktır.

TEU Taşıma Servola İstasyonu genişletme hipotezi

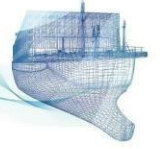


Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1





Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinarai d'Italia, 1



Trieste Limanı'nın VIII. Rıhtımı

Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinarai d'Italia, 1

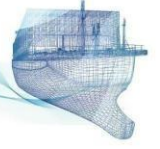


Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

VIII. Rıhtım



Ferriera'dan yeni Rıhtı VIII'e , sürdürülebilir ve kentsel çevreye entegre bir konteyner terminali

Bir deniz terminali

- 240 metreye kadar RoRo gemileri
- 15.000 TEU kapasiteli konteyner gemileri

Demiryolu terminali: 300 m uzunluğunda 6 ray, gelecekte 750 m'ye uzatılabilir

Düşük gürültü seviyeli elektrikli ekipmanlar ve akıllı aydınlatma teknolojileri.

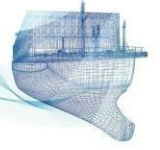
Rıhtımdaki gemilerin elektrik beslemesi için hazırlık



Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

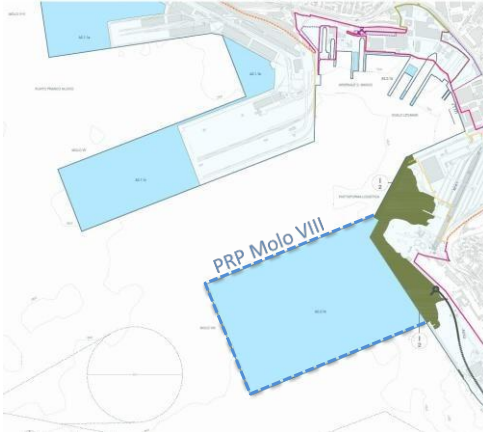
Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

Kentsel planlama



İmar Planı VIII. İskele

Liman ve yerleşim



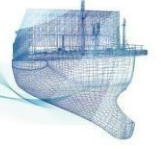
Liman Planı Detayı ve söz konusu eserin eklenmesi

Planlama Aracı Trieste Limanı İşleri

Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

Neden Trieste



Trieste ve İtalya için stratejik gelişme, Avrupa'da yeşil lojistiğe geçişte ön saflarda: 8 milyon ton CO₂ tasarrufu

Trieste, hem maliyet hem de CO₂ emisyonları açısından Doğu'dan gelen kargolar için Avrupa'nın en verimli limanıdır.

- Kuzey Avrupa limanlarına kıyasla **2.000 deniz milinden fazla tasarruf** sağlar
- Malların nihai varış noktasına bağlı olarak **karayolu ile kat edilen kilometreyi** önemli ölçüde azaltır



Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Autonomia di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

Neden Trieste



Trieste ve İtalya için stratejik gelişme, Avrupa'da yeşil lojistiğe geçişte ön saflarda: 8 milyon ton CO₂ tasarrufu

Trieste, Avrupa'nın kalbinde mükemmel bir bağlantıya sahiptir:

- Akdeniz ve Baltık-Adriyatik koridorlarında **TEN-T** ağının düğüm noktası
- Avrupa'nın Yeşil Anlaşması girişi ile uyumlu
Avrupa'nın Yeşil Anlaşma girişi ile uyumlu:

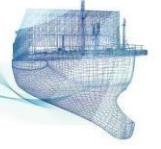
#EUGreenDeal



Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Autonomia di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

Strategik hedefler



Molo VIII, Trieste Limanı'nın Avrupa düzeyinde sürdürülebilir ve rekabetçi bir lojistik merkezi olarak rolünü güçlendiriyor.



Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Autentica di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Montebelluna

Strategik hedefler



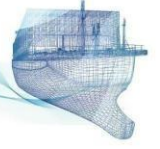
Molo VIII, Trieste Limanı'nın Avrupa düzeyinde sürdürülebilir ve rekabetçi bir lojistik merkezi olarak rolünü güçlendiriyor rekabetçi bir lojistik merkezi olarak rolünü güçlendiriyor

Molo VIII, çevreye etkisi düşük, ileri teknolojiye sahip bir terminal

- Trieste limanının operasyonel kapasitesini artırıyor
- Kargo taşımacılığını karayolundan demiryoluna aktararak karayollarında güvenliği artırıyor
- Doğrudan ve dolaylı olarak yaklaşık **2.650 yeni iş** yaratıyor
- Gençler için **eğitim programları** ve eğitim sistemi için teknolojik **becerilerin geliştirilmesi**
- İlk 15 yılda **2 milyar avrodan fazla vergi geliri** (KDV, gelir vergisi, gümrük vergileri vb.) yaratır
- Trieste, Friuli Venezia Giulia bölgesi ve çevresindeki alanlar için sürdürülebilir bir şekilde değer yaratır

Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Autentica di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Montebelluna



Kentsel çevreye entegre edilmiş ve minimum etki



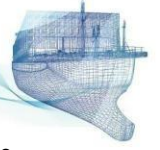
Gündüz manzarası – Rıhtım VII, Rıhtım VIII ve SIOT Terminali



Gece manzarası – VII. Rıhtım, VIII. Rıhtım ve SIOT Terminali

Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Autentità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone



Servola Demir Fabrikası'nın eski sanayi bölgesinin Kalıcı Güvenlik Önlemleri (MISP) faaliyetleriyle bağlantılı olarak, sitenin **çevresel olarak yeniden** geliştirilmesine katkıda bulunmak.



Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Autentità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

Teknik özellikler



İşin operasyonel düzeni

Deniz rıhtımı

- 422 m, deniz derinliği -17,2 m
- 3 rıhtım vinci
- Adriyatik'teki en büyük konteyner gemileri, 15.000 TEU'ya kadar
- Roll on Roll off trafiği için rıhtım
- Gemiler için elektrik beslemesi hazırlığı

Terminal hizmet veren demiryolu parkı

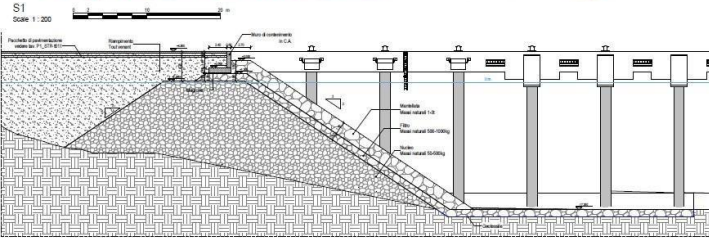
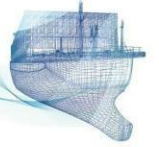
- 6 adet 300 m uzunluğunda, 750 m'ye uzatılabilir ray
- 3 elektrikli vinç
- Günde 12 trene kadar kapasite



Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1

Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

Teknik özellikler



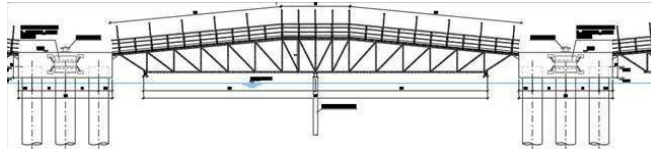
Açık rıhtım elektrikli rıhtım vinçleri ile

Rıhtım

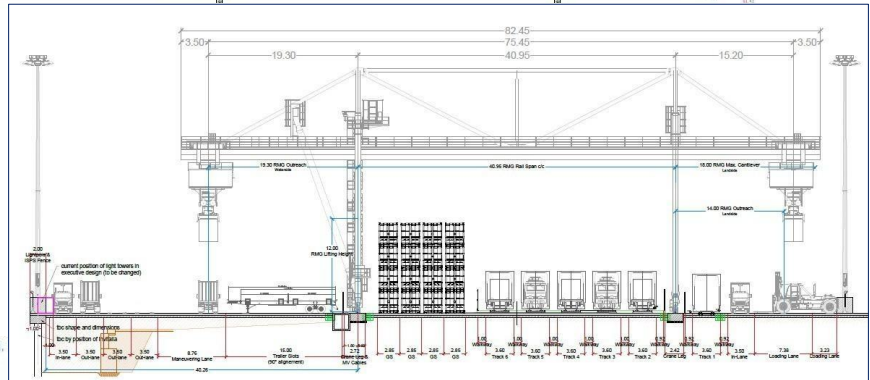
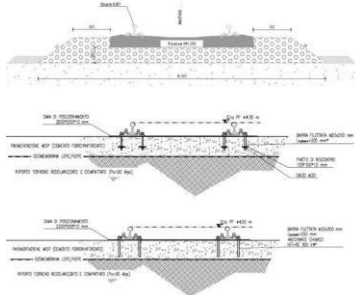
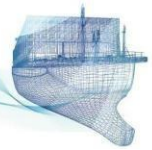
- Adriyen'deki en büyük konteyner gemileri, 15.000 TEU'ya kadar
- 422 m uzunluk ve -17,2 m su derinliği
- 3 adet elektrikli rıhtım vinci, gürültü ve ışığı azaltan gürültü ve ışığı azaltan teknolojik çözümler
- Gemiler için elektrik beslemesi hazırlığı



Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marinali d'Italia, 1



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone



5070 sayılı kanun gereğince güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır. ID:A2D07AFB696D4BA2D07A. Bu kod ile <https://evrak.aaib.org.tr/> adresinden doğrulayabilirsiniz.

7 – EKONOMİK TEKLİF TALEBİ

Ekonomik Teklif – “Ex Veneziani + Ex Manifattura Tabacchi” Bölgesi, Trieste Limanı

Yatırım fırsatı, bugün Avrupa'nın önde gelen lojistik merkezlerinden biri ve Orta Avrupa'ya açılan kapı olan Trieste Serbest Limanı içinde stratejik bir konuma sahip, yaklaşık **95.000 m²**lik bir sanayi-liman kompleksini kapsamaktadır.

"Ex Veneziani" (38.511 m²) ve "Eski Tütün Fabrikası" (56.559 m²) parsellerinin birleştirilmesiyle oluşturulan bu alan, yıkım, tam ıslah ve "inşaata hazır" teslimat dahil olmak üzere toplam **18.500.000 €** ekonomik değerle, yatırımcıya ek bir yük getirmeden sunulmaktadır.

Bu koşul, önemli bir rekabet avantajı sunmaktadır: Serbest Liman bölgesinde tamamen boşaltılmış, ıslah edilmiş ve hemen inşa edilebilir bir sanayi arsasının bulunması, İtalyan pazarında nadir bir durumdur.

7.1 Alanın teknik verileri – Operasyonel özet

Parametre	Değer
Toplam alan	≈ 95.070 m ²
Eski Venedikliler	38.511 m
Eski Tütün Fabrikası	56.559 m ²
Kentsel alan	D1.1 – endüstriyel ve zanaatkar üretim faaliyetleri
Maksimum inşaat yüksekliği	15 metre (endüstriyel ekipmanlar, silolar, otomatik sistemler hariç) İnşa
edilebilir alan	Arsanın %50'si (≈ 48.000 m ²)
İnşaat alanı	yeşil müdahalelerle %60'a kadar artırılabilir (≈ 57.000 m ²)
Standart otoparklar	≥ %15
Yasal düzenleme	Uluslararası Serbest Liman – vergi ve gümrük avantajları

7.2. Kentsel bağlam ve kullanım potansiyeli

Alan, D1.1 Bölgesi'nde yer almaktadır ve bu bölge, aşağıdakiler dahil olmak üzere çok çeşitli kullanım amaçlarına izin vermektedir:

- endüstriyel ve imalat tesisleri,
- lojistik ve ulaşım (kişi/mal),
- toptan ticaret faaliyetleri,
- hizmetler ve toplumsal yapılar,
- otomatik depolar, depolama tesisleri, silolar,
- limanın gelişimi ile sinerji içinde enerji veya yeşil teknoloji merkezleri.

Bu kentsel esneklik, siteyi özellikle aşağıdakiler için uygun hale getirmektedir:

- ileri lojistik tesisleri (otomasyon, soğuk hava depoları, e-ticaret),
- gümrük vergisi ve KDV muafiyeti talep etme imkanı olan hafif sanayi merkezleri,
- Zaule Yeşil Kümesi ile uyumlu döngüsel ekonomi veya yeşil enerji tesisleri,
- demiryolu ve deniz ile entegre özel intermodal merkezler,
- liman işletmecileri için gelir getiren gayrimenkullere yönelik fırsatçı yatırımlar.

7.3. Ekonomik teklif ve teklifin yapısı

Talep edilen değer

18.500.000

(yıkım, ıslah ve inşaat için hazır hale getirme dahil) Ekonomik talep sadece arazinin

değerini değil, aynı zamanda aşağıdakileri de yansıtmaktadır:

1. mevcut binaların tamamen yıkılması için halihazırda ödenmiş olan maliyet;
2. yürürlükteki mevzuata göre toprağın tamamen ıslah edilmesi;
3. gelecekteki yatırımcı için izin alma sürelerinin ve risklerinin azaltılması;
4. gümrük vergisi ve KDV'nin askıya alınması için "gümrük deposu" talep etme izni,
5. TEN-T güzergâhlarına, iç demiryoluna ve limanın ana terminallerine yakınlık.

Yatırımcı için değerli unsurlar

- Liman içinde benzersiz bir "boş alan" üzerinde inşaat alanının hemen kullanıma hazır olması.
- Kentsel endekslerin maksimum kullanımı, 57.000 m²'ye kadar inşaat imkanı.
- Uygun vergi rejimi: gümrük vergisi askıya alınması, transit geçişte KDV ödenmemesi, ZLS kolaylıkları.
- Trieste'de endüstriyel ve lojistik alanlara olan talep artıyor (boşluk oranı < %2).
- Birinci sınıf konum: ana karayollarından 300 m ve liman içi demiryolu hatlarından 1 km uzaklıkta satılık alanın içine özel demiryolu bağlantısı girişi.
- Uluslararası çekicilik: Otomotiv lojistiği, imalat ve yeşil endüstri operatörlerinin ilgisi.

8 – SONUÇ

Trieste limanının operasyonel merkezinde bulunan "Ex Veneziani + Ex Manifattura Tabacchi" bölgesi, bugün tüm Kuzey Adriyatik'in en önemli endüstriyel ve lojistik gelişme fırsatlarından birini temsil etmektedir. Toplamda yaklaşık 95.000 m²'lik bir alana, elverişli bir kentsel yapıya ve 57.000 m²'ye kadar yeni üretim veya lojistik tesisleri inşa etme imkanına sahip olan site, 2030 yılına kadar 1 milyar avronun üzerinde kamu ve özel yatırımlarla desteklenen, hızla genişleyen bir liman ekosisteminin içinde yer almaktadır.

Tamamen yıkılmış, ıslah edilmiş ve inşaata hazır alanın mevcudiyeti, endüstriyel gayrimenkul işlemlerinde tipik olan başlıca teknik ve idari riskleri ortadan kaldırarak, geliştirme sürelerini önemli ölçüde kısaltmakta ve yatırımın finansal kesinliğini artırmaktadır. Konumu, Basitleştirilmiş Lojistik Bölgesi (ZLS) avantajları ve TEN-T koridorlarına doğrudan bağlantısı ile birleştiğinde, operasyonel verimliliği en üst düzeye çıkarmak ve lojistik maliyetlerini yapısal olarak azaltmak da mümkün olmaktadır.

Trieste bölgesindeki lojistik-endüstriyel gayrimenkul pazarı, konteyner trafiğinin genişlemesi, demiryolu intermodalitesinin önemli rolü ve nakliye, otomotiv, e-ticaret, enerji ve yeşil endüstri sektörlerinde uluslararası operatörlerin artan varlığı nedeniyle yüksek talep ve sığa yakın boşluk oranları ile karakterizedir.

Yatırım Önerisi:

Teknik özellikleri, stratejik konumu ve alanın tam değerinin göz önüne alınmasıyla, gayrimenkul kompleksinin toplam değeri 18.500.000 € olarak satın alınması önerilmektedir. Bu fiyata, alanın tamamen yıkılması, ıslahı ve "inşaata hazır" olarak teslimi dahildir.

Bu koşul, yatırımcının hızlı bir şekilde bir geliştirme projesi başlatmasına ve :

- Limanın vergi ve gümrük teşvikleri (satışa tabi alan için gümrük vergisi ve KDV'nin askıya alındığı "gümrük deposu" izinleri talep etme imkanı);
- ana konteyner, ro-ro ve enerji terminallerine yakınlık;
- Avrupa lojistik koridorlarına doğrudan bağlantı;
- yeni nesil lojistik ve endüstriyel varlıklara olan artan talep;
- yüksek düzeyde uzmanlaşmış altyapıların (otomatik lojistik, soğuk hava depoları, endüstriyel tesisler, yeşil üretim vb.) inşa edilebilme imkanı.

İnşaat yapılabilir liman alanlarının kıtlığı ve lojistik sistemler arasında artan rekabetin karakterize ettiği Avrupa pazarında, bu fırsat konum, boyut, kullanım esnekliği ve potansiyel yatırım getirisi açısından benzersiz bir kombinasyon sunmaktadır.

Yatırımcı için özet

- Toplam alan: ~95.000 m²
- İnşaat alanı: ~57.000 m²'ye kadar
- Rejim: Basitleştirilmiş Lojistik Bölgesi
- Teslimat durumu: tamamen yıkılmış ve temizlenmiş
- İstenen fiyat: 18.500.000 €
- Pazara sunum süresi: hemen
- Potansiyel kullanım: lojistik, endüstri, e-ticaret, yeşil endüstri, üretim tesisleri, ileri otomasyon, enerji merkezleri
- Getiri senaryosu: İtalyan lojistik sektörünün ortalamasının üzerinde (geliştirme türüne bağlı olarak yıllık %8–10)