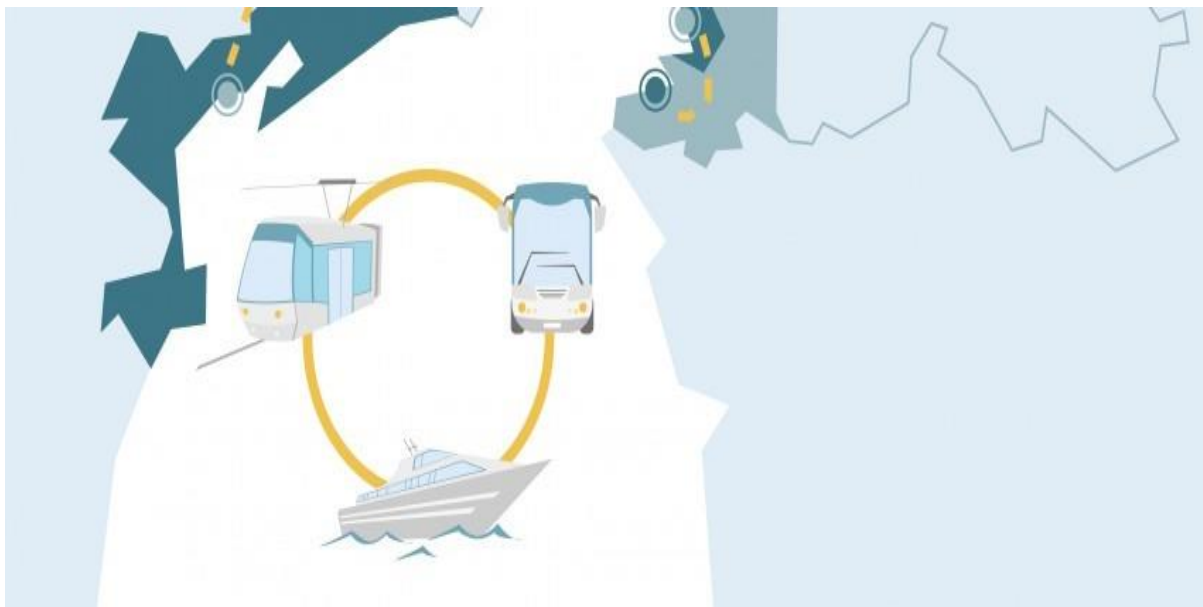


FORTIS

Rafforzare la cooperazione nelle aree transfrontaliere attraverso soluzioni innovative nel trasporto pubblico e nelle procedure della motorizzazione civile



Deliverable D.3.1.2.6 - Piano d'azione per promuovere il dialogo istituzionale

Sommario

1. Deliverable D.3.1.2.6 Piano d’Azione per promuovere il dialogo istituzionale ...	4
1.1 Definizione del Problema	4
1.2 Analisi degli Stakeholder	5
1.2.1 Mappatura degli Stakeholders	7
1.2.2 Prioritizzazione degli Stakeholders	7
1.2.3 Comprendere gli Stakeholder	10
1.3 Piano di coinvolgimento degli stakeholders	12
2 Piano d’Azione	13
4. Focus sul traffico di mezzi pesanti transnazionale	18
3.1 Possibili direzioni per il progetto FORTIS.....	20
5. Ultimi aggiornamenti sulla cooperazione transfrontaliera	21
6. Conclusioni	22
ALLEGATO I: Analisi Portatori di interesse	25

Riassunto esecutivo

Il deliverable 3.1.2.6 intende definire un Piano d'Azione per promuovere il dialogo istituzionale fornendo un percorso prefissato per raggiungere tale obiettivo, inclusi i passaggi per stabilire un comitato congiunto permanente tra le istituzioni.

Il deliverable 3.1.2.6 include i seguenti contenuti chiave:

1. **Analisi degli stakeholder (SH);**
 2. **Piano d'azione come un processo continuativo ed inclusivo;**
 3. **Un focus sul traffico transfrontaliero di mezzi pesanti.**
- **L'analisi degli stakeholder** comprende le fasi di mappatura, comprensione e prioritizzazione, alla fine della quale sono forniti dei passaggi per un piano di coinvolgimento concreto. I partner di FORTIS dovrebbero lavorare verso il coinvolgimento degli stakeholder al fine di raggiungere gli obiettivi di progetto e monitorare l'effettività dei suoi output. L'analisi degli SH è un prerequisito per l'elaborazione del Piano d'Azione ed è essenziale per il risultato del comitato ed è stato eseguito chiedendo gli input dei partner di progetto attraverso un questionario in allegato a questo report.
 - Il **Piano d'Azione** è stato definito sulla base della precedente analisi condotta nell'ambito del deliverable 3.1.2.5 - Report sulle procedure nazionali e regionali e background legale - che comprende l'analisi SWOT; lo stesso report contiene le criticità, i bisogni e gli obiettivi. Nel report 3.1.2.6, i punti specifici per il Piano d'Azione sono stati delineati.
 - Focus sulla relazione tra Italia e Slovenia rispetto al passaggio di mezzi pesanti. Un obiettivo importante del progetto FORTIS è quello di capire al meglio e migliorare la relazione tra i due Paesi, attuando e migliorando i controlli svolti al confine per quanto riguarda i veicoli pesanti.

Seguendo le linee guida fornite per l'implementazione del Piano d'Azione, i partner possono raggiungere gli scopi di progetto. Gli obiettivi principali del Piano comprendono l'istituzione di un comitato congiunto, la realizzazione di una piattaforma gestionale per delle risposte tempestive alle emergenze, il monitoraggio delle azioni/l'attivazione di una collaborazione per quanto riguarda il controllo del traffico di mezzi pesanti.

Il deliverable contiene l'ALLEGATO I che riassume tutti gli SHs coinvolti nello sviluppo dell'analisi degli SH.

1. Deliverable D.3.1.2.6 - Piano d’Azione per promuovere il dialogo istituzionale

Il Piano d’Azione, definito sulla base dell’analisi portata avanti nell’ambito del deliverable 3.1.2.5, delinea un percorso comune e pianificato che i partner dovrebbero attivare al fine di articolare un dialogo istituzionale tra l’Italia e la Slovenia per discutere le questioni relative alla motorizzazione civile, la registrazione dei veicoli e la gestione delle emergenze. La creazione di un comitato permanente congiunto tra le istituzioni è cruciale per il potenziamento delle relazioni tra Italia e Slovenia e perciò un obiettivo di questo deliverable. In particolare, attraverso la condivisione delle informazioni e delle strategie, anche avvantaggiandosi delle piattaforme di strumenti online, le istituzioni saranno in grado di gestire le diverse questioni transnazionali come il traffico, le differenze normative, epidemie, altre emergenze. L’utilizzo della piattaforma online permetterà una rapidità d’azione e delle risposte immediate. Inoltre, evitare i viaggi avrà un impatto positivo sull’ambiente.

1.1 Definizione del Problema

In questa parte decisiva del documento, è fondamentale comprendere le ragioni che hanno spinto i partner a seguire questo percorso e capire perché è così importante costruire e consolidare un dialogo transfrontaliero (Italia-Slovenia). Considerata l’analisi SWOT e le maggiori criticità definite nel documento 3.1.2.5, è possibile comprendere le principali questioni in gioco. Il riassunto dell’analisi SWOT riportato sotto mostra i maggiori punti di forza, di debolezza, le opportunità e le minacce riconosciute riguardanti i temi del progetto (questioni della motorizzazione civile, registrazione dei veicoli, gestione del rischio). Grazie all’analisi portata avanti nel report 3.1.2.5 è possibile comprendere meglio perché è necessario avviare un dialogo istituzionale. Inoltre, attraverso i risultati dell’analisi SWOT è possibile delineare gli elementi che potrebbero essere rilevanti nel portare avanti le attività di progetto e sono stati individuati come segue:

- I **punti di forza** sono fattori endogeni (interni) che riguardano i vantaggi, le potenziali sinergie e la coerenza con i bisogni e gli obiettivi locali/regionali, la cooperazione transfrontaliera esistente. Elementi che garantiscono un vantaggio al progetto, presenti all’interno del partenariato, dei partner o delle SC coinvolte. Contestualizzando l’analisi, alcuni esempi sono: **cooperazione nazionale e transnazionale esistente tra PP e/o SHs, buone pratiche scambiate, importanti SHs già coinvolti (fornitori pubblici di TPL), fondi e/o risorse dedicate;**
- I **punti di debolezza** sono elementi endogeni (interni) che comprendono gli svantaggi o le limitazioni come: insufficienze infrastrutturali (nella partnership come fondi mancanti), esistenti legislazioni/procedure/modelli di gestione contrastanti tra i PPs, le PAs e gli SHs coinvolti. **Mancanza di cooperazione durante le emergenze,**

mancanze di soluzioni tecnologiche, mancanti regolamenti UE, asimmetrie tra gli obiettivi e le risorse scelte;

- Le **opportunità** possono essere definite come elementi esogeni (esterni) che se sfruttati possono avere un impatto positivo sulle attività di progetto, sulla mobilità e sull'ambiente, sul trasporto, sulla qualità della vita, sulle politiche sulla mobilità, sulla comunicazione con gli stakeholder. In questo caso: **nuove strategie macro-regionali (EUSALP AG7)** che potrebbero essere sfruttate, **attivazione degli esperimenti pilota da testare possibili miglioramenti (area di parcheggio sicura, strumenti di gestione del traffico)**, **innovazioni tecnologiche, cambi nelle politiche nazionali o regionali, modifiche finanziarie o innovazioni (Recovery fund¹)** (economia e mercato), **trasformazione sociale** (come le persone pensano, comprano, lavorano), **collaborazione con progetti simili (scambi positivi);**
- Le **minacce** sono fattori esogeni (esterni) che generano un impatto negativo sull'ambiente politico, economico e sociale. Per esempio: **nuove emergenze sanitarie (Covid-19)** che causano blocchi nazionali, **disinvestimenti o riduzione del settore del trasporto aereo privato** a causa delle persistenti difficoltà (furto, congestione del traffico), **nuova crisi economica, insufficienze infrastrutturali** (nel sistema autostradale, nel sistema del trasporto pubblico).

L'attuale pandemia Covid-19 con i suoi correlati problemi (ostacoli relativi alla condivisione delle informazioni, gestione transnazionale delle emergenze, divergenze normative, inadeguatezza infrastrutturale) ha dimostrato quanto può essere difficile trovare delle soluzioni comuni per problemi comuni (gestione del traffico transfrontaliero, consegna dei beni essenziali). Considerate le criticità nel raggiungimento degli obiettivi del progetto FORTIS e le difficoltà descritte nell'analisi SWOT, questo deliverable richiede una mappatura degli stakeholder al fine di identificare i target group, le relative migliori pratiche, possibilmente gli strumenti delle TIC e le politiche, che potrebbero essere essenziali per il successo degli obiettivi di progetto. Perciò sarà importante definire i principali contribuenti del comitato congiunto (tra gli SHs) a seconda dei loro interessi, rilevanza e influenza nel progetto. Coinvolgere tutti questi attori con la loro esperienza settoriale e know-how potrebbe essere il modo in cui i partner (attraverso il comitato congiunto) affrontino e risolvano alcuni delle più importanti questioni qui considerate. Per questa ragione, al fine di coinvolgere gli SHs, è fornito sotto uno studio dettagliato di come gestire questa attività SHs.

1.2 Analisi degli Stakeholder

Questo capitolo presenta le principali azioni (passi) che sono stati compiuti al fine di definire un'analisi degli Stakeholder (SHs) seguendo il lavoro precedentemente svolto nel deliverable 3.1.2.5. L'analisi è stata condotta tenendo conto i workshop di FORTIS²³ che si sono tenuti il 17

¹ <https://www.consilium.europa.eu/it/policies/eu-recovery-plan/>

² <https://www.ita-slo.eu/it/tutte-le-notizie/news/fortis-workshop-line-con-i-portatori-di-interesse-l-armonizzazione-delle>

³ <https://www.ita-slo.eu/sites/default/files/allegati/Fortis%20Agenda%20final%20version.pdf>

e 18 giugno 2020 come parte del deliverable 3.1.2.4 - Workshop degli stakeholder per ottimizzare l'armonizzazione delle procedure. Se necessario, i partner possono seguire gli stessi passaggi per allargare ulteriormente l'analisi al fine di collezionare e costruire una rete di SHs più ampia.

In particolare, i punti dell'analisi condotti sono riassunti come segue:

1. **Identificazione degli stakeholder (mappatura):** attività di brainstorming (ricerca e considerazione dei vari stakeholder) dei principali SHs, cercando di identificare quali attori potrebbero meglio soddisfare le necessità progettuali.

La lista della mappatura degli SHs nell'ALLEGATO I (incluso in questo documento) mostra i risultati ottenuti attraverso le attività di mappatura. Al fine di definire la mappa, è stata fatta una valutazione per comprendere quali SHs sono maggiormente influenti e perché questi stakeholder siano da considerarsi importanti per il progetto (considerando attori coinvolti in progetti simili). In conclusione, il risultato è una mappa unica degli SHs, più precisamente l'ALLEGATO I.

2. **Prioritizzazione degli stakeholder:** Uno schema di priorità è stato definito (**INTERESSE**
- 3.
4. **Figura 1)** secondo gli interessi e l'influenza degli stakeholder nel progetto. Utilizzando questi criteri, le categorie degli SHs sono messi in riquadri differenti nella **INTERESSE**
- 5.
6. **Figura 1.** Inserendo queste categorie nello schema delle priorità, i partner possono avere un grafico facile da usare con le specifiche per ciascun tipo di SHs, basato sul loro livello di influenza e interesse.
7. **Comprensione degli stakeholder:** Come punto finale, la lista degli stakeholder collezionata nell'ALLEGATO I è stata analizzata al fine di meglio comprendere quale ruolo possono giocare gli SHs nel progetto, le informazioni che desiderano collezionare, chi influenza l'opinione degli SHs e altri dettagli che possono rafforzare la collaborazione tra le parti. Alcuni esempi delle domande che sono state utilizzate per comprendere gli SHs in questa fase sono:
 - Che cosa motiva i tuoi stakeholder?
 - Di quali risorse necessiti da loro?
 - Come gestirai l'opposizione degli stakeholder critici?
 - Qual è il metodo migliore per comunicare con ciascun gruppo degli stakeholder?
 - Come li manterrai coinvolti attraverso tutto il progetto?

Queste domande sono cruciali per formulare un piano di coinvolgimento adeguato.

- **Piano di coinvolgimento:** dopo aver completato l'analisi degli SHs, i partner dovrebbero intervenire in termini concreti, definendo il piano di coinvolgimento degli SH e agire concretamente, al fine di includere gli attori specifici. In questo report sono descritti i punti verso un piano di coinvolgimento di successo.

- La matrice dell'Analisi degli Stakeholder è riportata nell'ALLEGATO I alla fine di questo documento. Questa matrice dovrebbe essere usata per mantenere gli stakeholder coinvolti ed informati durante la vita del progetto e oltre secondo gli interessi identificati e la strategia di coinvolgimento che i partner definiranno.

Qui di seguito le fasi di **mappatura**, **prioritizzazione** e **comprensione** sono ulteriormente spiegate. Successivamente, viene illustrato un piano di coinvolgimento con i punti concreti.

1.2.1 Mappatura degli Stakeholders

La matrice degli stakeholder nell'ALLEGATO I presenta le specifiche informazioni per ciascun stakeholder, in particolare che cosa è importante per gli stakeholder, come potrebbero contribuire al progetto, come potrebbero negativamente influenzare il progetto e la strategia che i partner di FORTIS dovrebbero utilizzare per coinvolgerli.

La mappa degli stakeholder è stata identificata anche grazie ai dati collezionati durante il workshop⁴⁵ (svolti il 17 e 18 giugno 2020). Questi workshop hanno trattato principalmente la gestione dell'emergenza che hanno affrontato Italia e Slovenia (e le relative agenzie o imprese) durante la pandemia Covid-19. Il secondo argomento del workshop è stato la motorizzazione civile (e gli attori coinvolti), in particolare relativamente ai veicoli pesanti. Le informazioni incluse nell'ALLEGATO I saranno utili per i partner al fine di avere un'idea di che cosa sarà necessario per iniziare, procedere e concludere un coinvolgimento degli stakeholder produttivo. La mappa degli SH è strutturata per fornire ai partner gli elementi essenziali nella valutazione degli SHs. Le prime quattro colonne della tabella di mappatura sono impostate per dare ai lettori le maggiori informazioni rispetto quello specifico SH: nome, tipo di SHs (pubblico o privato), livello di interesse e influenze, tipo di interesse (possibile impatto) nel progetto (considerato il loro business principale). Le ultime tre colonne intendono fornire alcuni consigli ai partner per la valutazione degli specifici SH. Un'analisi è stata fatta in relazione ai possibili contributi che giungono dagli SHs, le possibili barriere agli impegni e quale sarebbe la migliore strategia per coinvolgerli. Il questionario nell'ALLEGATO II è stato anche utilizzato per chiedere gli input dei partner di progetto rispetto alla mappa degli SHs.

1.2.2 Prioritizzazione degli Stakeholders

Prioritizzare gli stakeholder in base ai loro interessi e alla loro influenza aiuta ad identificare i principali attori e le azioni necessarie per gestirli. La prioritizzazione è stata fatta considerando i diversi livelli di importanza degli SHs secondo le precedenti valutazioni fatte nella fase della mappatura. Come parte di questo passaggio, identificare quali stakeholder potrebbero supportare il progetto e quali potrebbero bloccarlo, potrebbe essere un fattore fondamentale

4 <https://www.ita-slo.eu/it/tutte-le-notizie/news/fortis-workshop-line-con-i-portatori-di-interesse-l-armonizzazione-delle>
5 <https://www.ita-slo.eu/sites/default/files/allegati/Fortis%20Agenda%20final%20version.pdf>

per il successo del progetto stesso. Influenti stakeholder potrebbero condizionare il progetto positivamente o negativamente, quindi è importante coinvolgerli in anticipo e mantenere il giusto livello di comunicazione durante le fasi del progetto FORTIS. Basandosi sulle categorie degli SHs (imprese pubbliche, aziende private per esempio), indicate nella mappa, gli stakeholder potrebbero essere ricondotti nelle quattro sezioni sotto (**INTERESSE**

Figura 1). In questo modo, è stato possibile considerare gli SHs appropriati per il dialogo istituzionale, mantenere la giusta connessione con loro, considerato il loro ruolo ed interessi; facendo ciò, gli obiettivi di progetto potrebbero essere raggiunti in modo migliore. I criteri utilizzati per definire l'importanza degli SHs sono **interesse** ed **influenza**. Lo studio effettuato nell'ALLEGATO I è alla base del seguente schema. Nel prossimo paragrafo del documento **1.2.3 Comprendere gli Stakeholder**, viene spiegato come la combinazione possibile di questi due criteri, interesse ed influenza, possano definire uno SH come un "attore principale" o uno SH con una posizione minore nella griglia.



Figura 1: Analisi degli stakeholder e prioritizzazione del progetto FORTIS

1.2.3 Comprendere gli Stakeholder

Comprendere gli SHs significa capire a che livello essi sono posizionati nella scala di rilevanza. Come la figura (INTERESSE

Figura 1) mostra, gli **attori chiave** identificati per i partner di FORTIS sono quelli compresi nella sezione arancione. Questi soggetti devono essere gestiti da vicino, e per coinvolgerli con successo è fondamentale capire le loro priorità, se sono di tipo **economico** o **politico**, e trovare il modo più efficace per comunicare i benefici multidimensionali che questo coinvolgimento può portare in termini di sostenibilità economica, sociale e ambientale per l'area e il territorio circostante. Gli attori chiave sono stati identificati considerando i temi, gli obiettivi e l'interesse del dialogo istituzionale, e sono:

- Amministrazioni pubbliche regionali italiane che si occupano di trasporto e infrastrutture;
- Amministrazioni pubbliche che locali si occupano di trasporto e infrastrutture;
- Comuni;
- Agenzie pubbliche/private che gestiscono il traffico;
- Ente pubblico regionale italiani (Motorizzazione Civile);
- Ente pubblico nazionale sloveno (Ministero delle Infrastrutture e del Trasporto, gestione del traffico);
- Enti pubblici/privati italiani/sloveni (fornitori del TPL);
- Autorità della Polizia;

Questi attori faciliteranno la discussione interna. Tenere a mente la loro influenza ed interesse nel progetto è d'aiuto per comprenderne il loro ruolo. Le **autorità regionali/nazionali/locali** sono attori fondamentali per la loro posizione nel definire gli scambi transfrontalieri e le politiche (trasporto pubblico, scambi commerciali). La loro influenza sulla politica, sulla legislazione e sugli incentivi e lo sviluppo locale delle strategie è fondamentale per il progetto. Pertanto, gli attori principali potrebbero essere attori che potrebbero dare la giusta contestualizzazione nella definizione del dialogo del comitato congiunto. Considerando che i temi sui quali si concentrerà il dialogo istituzionale (trasporto pubblico locale, facilitazione delle connessioni tra Italia e Slovenia, promozione di una mobilità verde e intelligente, fornitura ai cittadini di migliori soluzioni rispetto al trasporto pubblico e alla mobilità transnazionale) e il tipo di SH, è chiaro che l'interesse degli SHs corrisponde a quello dei PPs. Le collaborazioni con questi SHs potrebbero essere produttive per il progetto FORTIS. Questi stakeholder devono ricevere particolare attenzione sin dall'inizio e laddove non sono coinvolti come partner o osservatori, devono essere il target di un dialogo e di una cooperazione continua. L'istituzione di un comitato congiunto per rispondere ai problemi transnazionali che migliori la cooperazione italo-slovena nel suo complesso sarà sicuramente interessante in un progetto che ha come obiettivo il miglioramento del sistema di trasporto transfrontaliero. Gli

interessi di questi SHs dovrebbero essere messi al primo posto, anche perché le loro priorità coincidono con quelle del partenariato.

I soggetti identificati attraverso la prioritizzazione degli SHs con un **minore interesse** nel progetto ma **maggiore influenza** sono incluse nella sezione gialla. Essi sono enti nazionali, imprese private o enti pubblici che giocano un ruolo rilevante nelle questioni del progetto. Le aziende private o pubbliche e i centri di sviluppo potrebbero essere degli attori che forniscono un contributo importante nella definizione degli argomenti del dialogo istituzionale. Le autorità nazionali attraverso le strategie nazionali, le regolazioni e le misure fiscali hanno certamente una forte influenza nella gestione del trasporto (passeggeri e merci), transizione a bassa emissione di carbonio, sviluppo del clima. Considerando la posizione apicale o il peso nelle tematiche di trasporto di questi attori, l'influenza che questi attori possono avere è reale e consistente, anche se inferiore rispetto a quella di uno degli attori principali. Mantenerli soddisfatti, comprendendo le loro necessità che si evolvono rapidamente è cruciale, così come comunicare efficacemente a loro i benefici del progetto, migliorando l'attrattività delle aree e perciò garantendo il ritorno degli investimenti e della sostenibilità economica nel lungo periodo. Dall'altra parte, a causa del loro ruolo gerarchico e la loro posizione di alto profilo in relazione alle tematiche affrontate dal progetto in un certo modo, questi attori hanno minore interesse nel progetto. Essi sono:

- Amministrazione pubblica nazionale italiana che si occupa di infrastrutture e trasporto;
- Aziende di trasporto private;
- Enti pubblici per lo sviluppo, istituti di ricerca;
- Camere di commercio;
- Amministratori delle ferrovie (enti pubblici o privati);
- Centri di sviluppo privati.

In seguito vi è un ampio raggio di soggetti che sono identificati con un **interesse da medio a alto** nel progetto e **da medio a basso nell'influenza**, con diversi livelli di intensità che dipendono dalla locazione, dal settore di lavoro, dal ruolo nella scala pubblico/privato. Questi SHs sono nella sezione blu. Questi soggetti (amministratori pubblici, amministratori di porti-aeroporti-autostrade) devono essere attentamente mappati e considerati, in quanto possono essere importanti alleati del progetto, grazie alle capacità di networking che grazie alla loro posizione potrebbero portare nel dialogo istituzionale. Pertanto, potrebbero essere potenziali attori cruciali per sostenere e approvare le iniziative e influenzare l'opinione pubblica sul progetto e diffondere i risultati del progetto. Questi devono essere tenuti informati durante tutto il progetto e comprendono reti e associazioni a vari livelli (associazioni di categorie, agenzie di consulenza, agenzie di sviluppo).

Gli attori con un interesse da **medio a alto** ma una **scarsa influenza** dovrebbero essere informati dei traguardi e delle principali informazioni del progetto. Essi sono:

- Amministratore portuale pubblico/privato;
- Ente pubblico nazionale italiano (associazione nazionale dei trasporti/autisti);
- Amministratore autostradale pubblico/privato
- Ente pubblico nazionale italiano (amministratore di interporti);

- Strumento giuridico/organismo europeo.

1.3 Piano di coinvolgimento degli stakeholder

Dopo la mappatura, la prioritizzazione e la comprensione degli stakeholder, ora è necessario spiegare com'è possibile coinvolgere concretamente gli attori che i partner hanno scelto con i definiti criteri. Portando avanti queste attività di coinvolgimento, i partner migliorano la loro abilità generale di raggiungere risultati significativi nella cooperazione transnazionale. I seguenti sono dei passi illustrativi che i partner potranno seguire al fine di definire il loro piano di coinvolgimento:

1. **Pianificazione:** l'analisi degli SHs qui fornita ha identificato, scremato e mappato (fase di mappatura - prioritizzazione), comprendendo l'urgenza che le SHs sentono per i loro problemi, la legittimità del loro interesse e il potere che hanno di incidere sulle questioni relative al progetto. In seguito ha cercato di comprendere le loro motivazioni, i loro obiettivi e quali SHs potessero realmente dare un contributo considerevole per risolvere i problemi del progetto (fase di comprensione). Per un coinvolgimento di successo, il primo passo consiste nell'identificare gli obiettivi base del piano di coinvolgimento, considerato i maggiori problemi per l'inclusione e la comunicazione con gli SHs. Questa è la fase iniziare che deve tener conto dell'analisi degli SHs.
2. **Costruire fiducia:** differenti stakeholder avranno diversi livelli di fiducia e di volontà a dare fiducia. Riconoscere ciò e come interagire con essi sarà perciò necessario;
3. **Consultazione:** al fine di raggiungere il successo complessivo nel coinvolgimento, durante questa fase è importante:
 - I. Raggiungere una equa rappresentazione di tutti gli attori interessati e dei loro interessi
 - II. Fornire informazioni e proposte che rispondono direttamente alle aspettative e agli interessi dei precedenti stakeholder, e non solo per informare che ciò raggiunge gli obiettivi interni (progetto) e le attività;
 - III. Fornire un background informativo completo agli stakeholder;
 - IV. Essere realistici nelle negoziazioni rispetto alle aspettative, ai bisogni e agli obiettivi. Questo aiuterà a raggiungere accordi e costruire la fiducia. Il processo di consultazione include interviste personali, workshop, focus group, meeting pubblici, sondaggi e altri strumenti partecipativi. È importante scegliere il processo rilevante per ciascun gruppo di stakeholder perché un modello non è adatto per tutti.
4. **Rispondere e attuare:** decidere il corso dell'azione per ciascuno delle questioni sopra condivise. Capire le possibili reazioni degli stakeholder alla proposta;
5. **Monitorare la valutazione e documentare:** La gestione della conoscenza è fondamentale per acquisire informazioni e condividere che cosa si è imparato. La trasparenza del processo è molto favorita da una documentazione accurata. I partner dovrebbero, con frequenza regolare, controllare l'andamento della relazione tra le parti, e gli eventuali risultati positivi e negativi che ne derivano. Poi, dovrebbero condividere questi dati con i loro SHs.

I passaggi di cui sopra dovrebbero essere usati dai partner come linee guida per costruire il loro piano di coinvolgimento.

- L'allineamento interno della partnership in termini di aspettative, ruolo e risultati è fondamentale per avere un punto comune di partenza e attendere gli stessi risultati dal coinvolgimento. I partner dovrebbero essere flessibili, considerando i diversi punti di vista, le pressioni e gli obiettivi business. È molto importante costruire una relazione di fiducia con gli stakeholder, aiutandoli a comprendere le visioni e motivazioni differenti. I project manager e/o i coordinatori del comitato congiunto dovrebbero pertanto valutare il livello di fiducia nella relazione con lo specifico SH. Comprendere le motivazioni degli stakeholder (e l'organizzazione) ed essere trasparente può aiutare a superare le differenze. L'organizzazione deve riconoscere l'importanza e la criticità di molte visioni e l'impegno di ciascun stakeholder.

La cultura dell'organizzazione (PPs/SHs) avrà un impatto su come il coinvolgimento degli stakeholder avviene. Pertanto, valutare la cultura aziendale (dei partner e delle SH) è importante per identificare i fattori abilitanti e le barriere al coinvolgimento degli stakeholder. Valutare carenze e problemi, provenienti da altri progetti, aiuterà l'organizzazione ad evitare criticità.

Per un coinvolgimento effettivo, le attività di comunicazione sono fondamentali al fine di consentire agli SHs settoriali di conoscere il progetto. L'obiettivo sarà principalmente raggiunto attraverso la disseminazione dell'informazione e la comunicazione ai gruppi di interesse e ai policy-maker. La parte di comunicazione del coinvolgimento sarà cruciale per raggiungere gli obiettivi di progetto.

2 Piano d'Azione

2.1 Introduzione al Piano d'Azione

Il Piano d'Azione è stato definito sulla base della precedente analisi del deliverable 3.1.2.5 (SWOT) e sull'analisi degli stakeholder qui presentata. Esso fornisce ai partner un percorso comune e programmato, al fine di formulare un dialogo istituzionale tra Italia e Slovenia, riguardante il campo della motorizzazione civile e altri argomenti.

I membri del futuro comitato congiunto coinvolto in questa attività dovrebbero cooperare per garantire scambi di informazioni e strategie (anche attraverso una piattaforma online che potrebbe essere utile per affrontare potenziali sfide), così come gestire situazioni critiche come le emergenze del traffico (chiusure dell'accesso ai confini), la coordinazione e l'armonizzazione delle questioni amministrativo-burocratiche, gestione dell'emergenza sanitaria.

I partner devono considerare la fase da seguire nel raggiungere la creazione di un comitato congiunto. Prima dell'attuazione dei punti del Piano d'Azione, i partner dovrebbero definire il

loro piano di coinvolgimento e includere gli SHs, e in particolare, capire quali attori loro intendono inserire nel comitato congiunto. Una volta completato il coinvolgimento, i partner possono procedere con l'implementazione dei punti del Piano d'Azione qui sotto descritti.

2.2 Identification of the basis for shaping activities (Why, who, what, how)

Nel deliverable 3.1.2.5. - Report sulle procedure nazionali e regionali e background legale - il quadro normativo giuridico del progetto FORTIS è stato identificato. L'analisi SWOT insieme alle maggiori criticità e raccomandazioni politiche sottolineate sono elementi fondamentali che aiuteranno alla definizione della struttura del comitato congiunto. Allo stesso tempo, anche l'analisi degli SHs è essenziale per capire come definire il Piano d'Azione e chi dovrebbe essere presentato nel comitato congiunto. Sulla base di questo, i seguenti punti d'inizio sono stati identificati:

- **Problemi:** mancanza di dialogo istituzionale tra Italia e Slovenia, gestione delle emergenze, collaborazione tra Amministrazione Pubblica e attori privati;
- **Bisogni:** definire e migliorare il dialogo istituzionale, migliorare la collaborazione transnazionale attraverso alcuni strumenti (comitato congiunto e piattaforma);
- **Ragioni** per la creazione di un comitato congiunto: risolvere la mancanza di un dialogo, migliorare la collaborazione, gestire le emergenze, rimuovere le differenze legislative;
- **Barriere** che potrebbero ostacolare l'attivazione di un dialogo istituzionale. Dall'analisi dei regolamenti del 3.1.2.5 (divari) e l'analisi SWOT (mancanza di finanziamento, accordi assenti, legislazioni opposte, impossibilità di coinvolgere SHs fondamentali, barriere infrastrutturali, ostacoli legislativi);
- **Referenti** che devono far parte del Comitato (già parte del progetto): referenti del progetto per ogni partner, attori dei dipartimenti dei partner (trasporti, commercio, politiche). Osservatori dell'Unione Europea, SH del TPL, agenzie di traffico, rappresentanti della motorizzazione civile;
- **Temi:** gestione delle emergenze, motorizzazione civile (mezzi pesanti), registrazione dei veicoli, formazione e licenza dei conducenti, differenze normative, cooperazione del trasporto pubblico;
- **Struttura del Comitato e del dialogo** (tipologia, calendario delle riunioni, protocolli condivisi, accordi): **Comitato congiunto come gruppo permanente** che si riunisce periodicamente.

2.3 Attività

I principali obiettivi del Piano d'Azione possono essere riassunti come segue:

- **Attivazione del comitato congiunto:** decisione ufficiale per la creazione di un comitato congiunto basato sulla tipologia, la struttura, i temi, gli attori precedentemente identificati;
- **Attuazione degli strumenti TICs:** Strutturare la piattaforma online per lo scambio di informazioni e strategie, per gestire molteplici questioni come il traffico nell'area transfrontaliera, le emergenze, migliorare la collaborazione transnazionale;
- **Coordinazione e risposta rapida alle emergenze:** definire chi, come e quando sarà possibile dare una risposta concreta ad una specifica emergenza;
- **Risultati e monitoraggio dei risultati:** definire la frequenza della revisione dei target, organizzare il monitoraggio e la valutazione delle attività e delle procedure (KPIs, targets, responsabilità e frequenza della revisione del target). Controllori delle attività di monitoraggio (risultati del comitato e della piattaforma). Definire chi monitorerà i risultati complessivi del comitato e della piattaforma. Attività di monitoraggio per un continuo miglioramento.

PUNTI DEL PIANO D'AZIONE

OBIETTIVI	ATTIVITÀ
Attivazione del Comitato Congiunto	<ol style="list-style-type: none"> 1. Decisione ufficiale rispetto agli argomenti che il comitato affronterà; 2. Definire ufficialmente la tipologia del comitato (gruppo permanente); 3. Decidere ufficialmente quali referenti della Pubblica Amministrazione (provenienti anche da specifici dipartimenti) devono essere inclusi nel comitato; 4. Definizione dei fondi/risorse del comitato e della piattaforma; 5. Considerare gli SHs dell'ALLEGATO I e decidere ufficialmente quali di quelli saranno parte del comitato e chi giocherà il ruolo di osservatori/consiglieri del comitato; 6. Concreta istituzionalizzazione del comitato attraverso un accordo tra Italia (o FVG) e Slovenia; 7. Decisione dei meeting programmati a livello regionale e locale; 8. Decisione della località per i meeting; 9. Decisione rispetto ad una possibile piattaforma online per i meeting (considerate la distanza e possibili ostacoli); 10. Azioni per coinvolgere le associazioni cittadine al fine di raggiungere l'obiettivo generale del progetto FORTIS; 11. Coinvolgimento delle autorità di polizia per attivare i controlli al confine; 12. Protocolli condivisi/comuni per i controlli di frontiera.
Attuazione degli strumenti TICs	<ol style="list-style-type: none"> 1. Accordi per l'implementazione della piattaforma online (proprietario della piattaforma, chi si occuperà della manutenzione, chi pagherà lo strumento); 2. Scelta sulla struttura della piattaforma (caratteristiche, layout, grafica, strumenti);

	<ol style="list-style-type: none"> 3. Definire l'accesso alla piattaforma (membri del consiglio, SH o attori coinvolti in temi specifici, cittadini); 4. Scelta di uno sviluppatore esterno che implementa la piattaforma online con le caratteristiche decise; 5. Decisione dell'amministratore/i della piattaforma (risorse specifiche dedicate permanentemente alla piattaforma); 6. Scelta di una piattaforma online permanente che garantisca l'interazione e la comunicazione; 7. Comunicare agli attori chiave e ai cittadini la presenza della piattaforma, e le caratteristiche chiave di loro interesse.
Coordinazione e risposta rapida alle emergenze	<ol style="list-style-type: none"> 1. Creare una task force d'emergenza legata al comitato (o indipendente), che possa essere riunita rapidamente quando si verifica una grande emergenza (traffico, necessità di controllo); 2. Definire le procedure per le emergenze, protocollo, riunione, referenti, membri; 3. Coordinare le funzioni e gli allarmi della piattaforma con le procedure della task force.
Risultati e monitoraggio dei risultati	<ol style="list-style-type: none"> 1. Definire il piano e le procedure di monitoraggio e valutazione (inclusi KPI, obiettivi, responsabilità e frequenza delle revisioni degli obiettivi); 2. Decisione ufficiale su chi monitorerà i risultati, gli output e le prestazioni, sia del consiglio che della piattaforma; 3. Monitoraggio dei risultati complessivi provenienti dal comitato e dalla piattaforma; 4. Valutazione per il miglioramento continuo.

Qui di seguito i principali punti del Piano d'Azione sono descritti per esteso.

1. Attivazione del Comitato Congiunto

Come per la metodologia del progetto FORTIS, questo comitato congiunto dovrebbe assicurare un frequente scambio di informazioni e strategie, una risposta immediata su varie situazioni di emergenza come, per esempio, traffico e congestione dei veicoli, epidemie, eventi naturali estremi. Il comitato congiunto provvederà anche alla gestione coordinata e armonizzata dei processi di registrazione dei veicoli e delle licenze/formazione dei conducenti nei due paesi coinvolti, attraverso la condivisione di protocolli, accordi, memorandum d'intesa. È necessario che in questa fase di finalizzazione del comitato congiunto, i partner prendano decisioni ufficiali su: tipo, struttura e risorse del comitato congiunto, argomenti principali, referenti e organizzazione del dialogo.

2. Strumenti TICs del progetto

L'attuale pandemia Covid-19 ha insegnato agli Stati europei che ci sono situazioni in cui tecnologie efficaci e l'abilità di usarle può realmente fare la differenza. Uno dei problemi più grandi insorti durante l'emergenza sanitaria è stata la difficoltà di comunicare nel modo corretto per evitare distanze e una crisi che ha impedito interazioni fisiche tra Italia e Slovenia. Infatti, un obiettivo essenziale del progetto FORTIS è quello di definire e finalizzare l'attuazione di un dialogo istituzionale stabile e continuo tra le PA di questi due paesi. Al fine di evitare altre situazioni, come quella appena successa, un comitato congiunto transfrontaliero sarà istituito. Tuttavia, sarà sempre possibile che le emergenze impediscano la comunicazione in meeting in presenza tra i membri del comitato congiunto.

Per queste ragioni, sarà fondamentale utilizzare gli strumenti TICs e in generale i mezzi tecnologici al fine di evitare queste complicazioni e anche garantire una più frequente interazione scambio di informazioni. Pertanto, uno delle ragioni più importanti che spiega la necessità di usare gli strumenti TICs è che il dialogo istituzionale non dovrebbe essere minimizzato a meeting periodici tra i membri del gruppo e agli argomenti che non possono essere affrontati in queste sessioni. In realtà, al fine di definire una interconnessione costante e valida tra i paesi, è essenziale che, attraverso l'aiuto degli strumenti di comunicazione tecnologica, le Amministrazioni Pubbliche e gli attori che gestiscono le questioni di trasporto-emergenza-motorizzazione civile, saranno in grado di essere in costante contatto. Infatti, la creazione di una piattaforma di gestione è propedeutica al rafforzamento del dialogo istituzionale tra Italia e Slovenia. La piattaforma sarà anche utile al fine di gestire e risolvere alcuni dei problemi che emergono nell'area transnazionale e nelle relazioni. Qui sono riportate alcune delle principali caratteristiche raccomandate in relazione alla piattaforma:

1. Menu per tematiche specifiche (motorizzazione civile, emergenze, patente e trainings);
2. Sezione pubblica specifica dedicata agli autisti e ai cittadini (legislazione, accordi, contatti);
3. Sezione news;
4. Sezione dedicata alle risorse e alle attività attuate per raggiungere obiettivi comuni;
5. Sezione interattiva specifica (privata) dedicata ai temi/membri del comitato congiunto e interazione dei principali SHs;
6. Sportello d'emergenza;
7. Staff dedicato & contatti;
8. Una piattaforma integrata per i meeting (sia per l'amministratore della piattaforma che per i membri del comitato).

3. Risultati e valutazione degli output

Le attività del comitato congiunto e della piattaforma devono continuare a funzionare effettivamente nel lungo termine, anche sotto particolari circostanze (epidemie o pandemie globale) e dovrebbero essere inevitabilmente monitorate. Le attività portate avanti (con il supporto degli stakeholder, l'efficienza del comitato congiunto e della piattaforma (e le

rispettive strutture), le modalità operative, i risultati ottenuti e gli output provenienti dalla scheda e dalla piattaforma, la qualità e i contributi dei soggetti coinvolti, tutti questi fattori dovrebbero essere monitorati e valutati periodicamente.

Perciò sarà fondamentale che i partner identifichino i soggetti rilevanti per svolgere queste attività di monitoraggio e valutazione e i relativi contatti, da includere nelle attività e procedure di monitoraggio e valutazione (KPI identificati nel deliverable 3.1.2.5), considerando i risultati finali e la soddisfazione degli stakeholder per i risultati ottenuti dalle attività del comitato congiunto. Attraverso questo approccio dinamico, i partner dovrebbero essere in grado di capire se i loro obiettivi sono stati raggiunti, valutarli e intraprendere azioni concrete per migliorare o correggere le azioni del comitato congiunto. In effetti, sarebbe possibile cambiare o rivedere le strutture, i membri, gli argomenti, i mezzi e le parti interessate utilizzati per attuare il comitato congiunto. Questo potrebbe essere l'approccio migliore per minimizzare i rischi e raggiungere gli obiettivi di FORTIS.

8. Focus sul traffico di mezzi pesanti transnazionale

Il progetto FORTIS intende migliorare i servizi di trasporto pubblico transnazionale tra Italia e Slovenia. In termini generali, questo progetto vuole avanzare la cooperazione tra questi due paesi, per quanto riguarda il settore del trasporto, dando ai cittadini soluzioni migliori, sostenibili e innovative. Tuttavia, una delle principali questioni emerse durante la pandemia Covid-19 è stato relazionata al trasporto merci e all'enorme difficoltà di garantire un flusso di mezzi pesanti tranquillo sulle strade. Questa è la ragione per cui le precedenti analisi condotte nell'ambito del deliverable 3.1.2.5 - Report sulle procedure nazionali e regionali e background legislativo - ha trattato aspetti non interamente connessi al settore del trasporto pubblico locale. Nello sviluppo del deliverable 3.1.2.6, l'obiettivo è di dare ai PPs i maggiori elementi per attuare un dialogo istituzionale tra le autorità italiane e slovene (Piano d'Azione → Comitato Congiunto). Tuttavia, considerato il focus del controllo di frontiera che il progetto intende seguire, questo report vuole inoltre descrivere un potenziale meccanismo di cooperazione tra Italia e Slovenia per questo tema specifico. In particolare, una consultazione è stata condotta con l'Ispettorato Sloveno delle Infrastrutture⁶ che gioca un ruolo centrale nel tema dei controlli di strade/merci nel paese (traffico pesante).

L'Ispettorato è l'organo governativo facente parte del Ministero delle Infrastrutture, che si occupa dell'attuazione dei controlli di conformità alle normative nei settori del trasporto ferroviario, del trasporto su strada, delle infrastrutture ferroviarie e stradali, degli impianti a fune e della sicurezza sulle piste da sci, dell'energia elettrica e termica, e delle miniere. Le ispezioni vengono effettuate per garantire il rispetto delle disposizioni legislative (regolamenti UE). L'ispettorato si occupa dei casi in cui l'inosservanza dei regolamenti viene rilevata nella

⁶ <https://www.gov.si/en/state-authorities/bodies-within-ministries/inspectorate-of-infrastructure/o-inspektoratu-za-infrastrukturo/inspekcija-za-ceste/>

pratica, e dei casi in cui l'inosservanza potrebbe indirettamente mettere in pericolo la vita o la salute o causare danni materiali sostanziali. Grazie a questa consultazione, è stato possibile comprendere il ruolo svolto dall'ECR (Euro Control Route).

➤ **ECR: Euro Control Route. Com'è strutturato un sistema di controllo**

L'ECR è un gruppo di lavoro che riunisce diversi Stati, che fanno parte del continente europeo, e attraverso il quale le Nazioni collaborano per implementare i controlli stradali, anche quelli alle frontiere. L'ECR è un'agenzia nata all'interno della collaborazione del Benelux e ha avuto alcuni cambiamenti nella sua struttura e nelle sue attività. Oggi l'ECR è un gruppo di Servizi Europei di Ispezione dei Trasporti che lavorano insieme per migliorare la sicurezza stradale, la sostenibilità, la concorrenza leale e le condizioni di lavoro nel trasporto stradale attraverso attività legate al rispetto delle normative esistenti.

Le attività dell'ECR si concentrano su quattro pilastri:

1. Controlli coordinati transfrontalieri;
2. Scambio di informazioni sull'esecuzione;
3. Educazione e formazione;
4. Armonizzazione;
5. Consolidare i punti di vista/interessi comuni e influenzare il processo decisionale.

Qualsiasi Stato europeo (continente) può partecipare nell'ECR, ma non ci sono accordi bilaterali obbligatori necessari tra i partecipanti. Gli Stati Membri firmano un accordo gentlemen's agreement (patto informale) per diventare membri dell'ECR. Gli ispettorati nazionali, parte dell'ECR, sono le entità che svolgono le attività previste dall'ECR. Bisogna anche considerare le legislazioni nazionali e la divisione dei poteri nei paesi costituiti da regioni, per capire chi ha il diritto di chiedere l'adesione.

Ad oggi non ci sono accordi regolatori tra la Slovenia e altri paesi, ma partecipare all'ECR rappresenta l'elemento chiave che consente la cooperazione tra la Slovenia e altre nazioni (l'Italia non partecipa all'ECR). Pertanto, la partecipazione dell'Italia in questo gruppo di lavoro (ECR) potrebbe potenzialmente migliorare la cooperazione tra i due paesi e consentire un controllo omogeneo dei mezzi pesanti (trasporto merci) al confine. Euro Control Route è un'associazione informale/formale; i governi (ministeri) pagano una quota partecipativa. Lo spazio di controllo definito dall'ECR permette ai contatti tra i diversi ispettorati nazionali e la collaborazione rispetto al controllo dei confini. Non ci sono documenti definiti dal lavoro congiunto degli ispettorati, ma le relazioni tra queste agenzie nazionali sono gestite da semplici scambi di e-mail o simili. Il flusso di lavoro per il controllo transnazionale è molto pratico e semplice:

1. Quando un ispettorato desidera effettuare un controllo, l'idea è condivisa con i referenti (ispettorati) degli altri paesi con i quali desiderano svolgere un controllo (attraverso telefonate o scambio di email);

2. Una concreta definizione della data e del luogo dei controlli di frontiera su ciascuno dei versanti del confine tra gli ispettorati e le autorità di polizia;
3. Lo staff dell'ispettorato non svolge controlli fisici, ma 2 funzionari dell'ispettorato, senza l'uniforme, prendono parte al controllo dell'altro paese come osservatori (verificando le attività imposte dalle autorità);
4. Controllo fisico svolto nelle aree di confine (luoghi predefiniti). Il controllo è simultaneo. Una volta che i controlli sono completati, i funzionari condividono la conoscenza acquisita.

Possibili differenze nelle legislazioni nazionali sono minacce serie nel successo dei controlli sulle strade di confine (è importante controllare ciò che è consentito in un paese, ma non nell'altro, per esempio, un autista che guida troppo senza pause). I controlli sono fatti al fine di verificare che i mezzi pesanti rispettino i regolamenti tecnici e sociali (legislazione nazionale o UE). I controlli sono fatti dalle autorità di polizia normale o finanziaria (in Italia, Guardia di Finanza) per quanto riguarda le questioni fiscali/tecniche con il supporto tecnico di fornitori esterni nel caso in cui uno strumento specifico sia necessario (per esempio il peso del camion o il controllo delle emissioni).

3.1 Possibili direzioni per il progetto FORTIS

La spiegazione riguardante l'ECR, l'ispettorato ed il modo in cui i controlli transnazionali sono effettuati è stato necessario per far capire ai PPs come il sistema del controllo delle strade in Slovenia e nei paesi membri dell'ECR lavoro oggi. I PPs del progetto FORTIS potrebbero attuare un piano d'Azione e seguire l'analisi SWOT, ponendo le fondamenta per una collaborazione più ampia, considerando anche l'opportunità di coinvolgere gli attori nazionali italiani qualora necessario. È essenziale tenere in considerazione lo scopo primario del progetto FORTIS con questo deliverable 3.1.2.6: definire un Piano d'Azione per promuovere il dialogo istituzionale, fornendo un percorso programmato per raggiungere questo obiettivo, includendo i punti per la definizione di un comitato congiunto tra le istituzioni. Trovare un modo per implementare una collaborazione/cooperazione per il controllo dei mezzi pesanti dovrebbe essere complementare all'obiettivo primario del progetto.

Perciò, considerando quanto è stato precedentemente spiegato rispetto all'ECR e ai controlli, i PPs dovrebbero analizzare attentamente le opportunità in gioco. **L'Italia**, partecipando all'ECR o indipendentemente, **potrebbe avere la possibilità di organizzare controlli periodici bilaterali con gli ispettorati sloveni**, implementando così un nuovo sistema di controllo al confine con la Slovenia, controllando i camion provenienti da Paesi UE e non-UE. In questo modo, l'Italia può migliorare il controllo sulla conformità tecnica e sociale, o anche altro (origini dei prodotti, aspetti fiscali, ecc.), e conformarsi a tutte le normative comunitarie ampiamente illustrate nel rapporto 3.1.2.5. D'altra parte, lo stesso progetto FORTIS mira a definire un gruppo di lavoro (il comitato congiunto) che permetta la cooperazione tra le autorità nazionali. Pertanto, si dovrebbe considerare se il comitato possa diventare un punto di collaborazione

anche per il trasporto di traffico pesante, reclutando SH che svolgono un ruolo rilevante in quel contesto (merci, controlli) con un diverso livello di coinvolgimento a (INTERESSE

Figura 1), come gli amministratori dell'interporto, aziende private di trasporto. Questo deliverable può prendere direzioni differenti in base al percorso che i PPs decidono di prendere. Secondo la decisione dei partner, questo deliverable potrebbe eseguire i seguenti percorsi:

1. Riformulare il **Piano d'Azione**, e quindi il Comitato Congiunto, includendo una connotazione controlli-cargo, creando uno strumento unico di cooperazione. In questo caso, ad esempio, il numero e le tipologie di SH coinvolti devono essere ampliati, i referenti del comitato devono essere aggiornati, i fondi stanziati aumentati, le risposte alle emergenze devono prendere in considerazione problematiche più ampie, le TICs devono essere definite anche per l'utilizzo da parte delle aziende, per permettere agli SH (soprattutto privati) di accedere e utilizzare gli strumenti.
2. **Definire due separati modelli di cooperazione** (il comitato congiunto e una stanza di controllo per le merci pesanti e controlli). Se i PPs non credono che il progetto FORTIS debba definire un singolo strumento di collaborazione, i due modelli di cooperazione devono mantenersi separati. Il comitato congiunto sarà il luogo in cui le autorità statali cooperano. Dall'altra parte, la cooperazione sui controlli del traffico pesante rimarrà esterna al comitato, implementando una "**stanza di controllo**" che permetta ai due Paesi di cooperare sul controllo delle strade; eventualmente utilizzando l'ECR (se l'Italia vi aderisse) come strumento di collaborazione.

9. Ultimi aggiornamenti sulla cooperazione transfrontaliera

La cooperazione tra Italia e Slovenia ha visto negli ultimi mesi importanti passi avanti a livello istituzionale. È necessario citare gli ultimi sviluppi al riguardo, al fine di chiarire la situazione attuale. Il 26 gennaio 2021 si è svolta una tavola rotonda tra la regione Friuli-Venezia Giulia e il rappresentante dell'Ispettorato sloveno delle infrastrutture. Questo incontro ha avuto risultati importanti per il progetto FORTIS.

L'incontro è stato un tavolo tecnico su "Trasporti, energia, ambiente e pianificazione territoriale", nell'ambito del lavoro tra la Regione FVG e la Slovenia.

In questa occasione, oltre ad analizzare e concordare nuove strategie comuni di cooperazione transfrontaliera, è stato posto l'accento sul progetto FORTIS, ed in particolare sul controllo dei mezzi pesanti da attuare in modo sinergico tra le autorità italiane e slovene.

Il Direttore del Servizio Regionale della Motorizzazione Civile del Friuli Venezia Giulia, l'Ing. Galasso, in rappresentanza, ha evidenziato la necessità di avviare una collaborazione con le autorità slovene sul controllo dei mezzi pesanti. Come già spiegato, l'area transfrontaliera è

caratterizzata da un elevato traffico, anche di mezzi pesanti, spesso provenienti da altri paesi extracomunitari.

Il dialogo con le autorità slovene era già stato avviato nell'ultimo mese del 2020. Nello sviluppo di questa cooperazione, è emerso che le autorità slovene effettuano da tempo controlli congiunti con le analoghe autorità di Croazia e Ungheria, ed è stata proposta l'idea di trasferire queste modalità operative al confine tra Italia e Slovenia.

Il dott. Herman Zakrajšek, Direttore dell'Ispettorato dei controlli stradali del Ministero delle Infrastrutture sloveno, ha partecipato alla riunione. Il dott. Zakrajšek ha confermato quanto detto dal dott. Galasso, ma ha sottolineato che nel 2020 non sono stati effettuati controlli congiunti con le autorità croate e ungheresi a causa dell'epidemia sanitaria ancora in corso.

Attualmente, visto il perdurare della situazione di emergenza, è difficile prevedere quando questo tipo di controllo potrà essere ripreso.

Il Direttore della motorizzazione civile regionale ritiene necessario aspettare che la situazione sanitaria migliori. Ha inoltre sottolineato la necessità di sviluppare metodi operativi per l'attuazione congiunta dei controlli su strada. Ha inoltre auspicato la creazione di un tavolo di lavoro congiunto per pianificare le attività da svolgere insieme.

Pertanto, è possibile affermare che i primi contatti tra le istituzioni regionali (italiane) e nazionali (slovene) sono già avvenuti e sono state poste le basi per questa collaborazione. Gli obiettivi del progetto FORTIS sono totalmente in linea con i concetti espressi durante questo incontro istituzionale. È quindi possibile sottolineare una congiuntura di interessi tra il progetto FORTIS e le esigenze espresse dalle suddette autorità italiane e slovene. Il presente deliverable 3.1.2.6 che propone un Piano d'Azione per promuovere il dialogo istituzionale potrebbe essere lo strumento perfetto per permettere a questa cooperazione di crescere ed essere rafforzata in futuro.

10. Conclusioni

Il lavoro svolto in questo documento, come precedentemente menzionato, è quello di definire un Piano d'Azione per promuovere il dialogo istituzionale, fornendo un percorso programmato per raggiungere questo obiettivo. Nella definizione di questo piano, il report 3.1.2.6 descrive i passaggi per la realizzazione di un comitato permanente tra le istituzioni. I partner di progetto dovrebbero prendere azioni concrete al fine di attuare un Piano d'Azione. Inoltre, considerando un'analisi fatta nel report 3.1.2.5, è possibile tirare alcune conclusioni in merito al deliverable 3.1.2.6:

1. Le amministrazioni pubbliche svolgono un ruolo fondamentale nel raggiungimento degli obiettivi di progetto;
2. La mancanza di un dialogo istituzionale tra Italia e Slovenia potrebbe essere una reale minaccia per i cittadini e per le aziende;
3. I partner di FORTIS dovrebbero pensare attentamente a come desiderano attuare la cooperazione rispetto al controllo dei mezzi pesanti (attraverso il comitato o con un

nuovo strumento - Stanza di controllo). Da questa decisione ci saranno conseguenze a cascata nella definizione del Piano d'Azione e del Comitato Congiunto;

4. La mancanza di cooperazione tra le PA (pubbliche) e/o gli SHs (pubblici o privati) potrebbe mettere a rischio il raggiungimento degli obiettivi di FORTIS;
5. Ci sono alcuni stakeholder cruciali (TPL) che possono dirigere il dialogo istituzionale e permettere al progetto di raggiungere i suoi obiettivi e traguardi importanti;
6. Coinvolgere le autorità di polizia è essenziale per implementare i controlli transfrontalieri;
7. Il lavoro svolto in questo report potrebbe permettere ai partner del progetto, attraverso l'attuazione del piano d'azione, di definire un dialogo istituzionale; senza un forte partenariato il progetto non può raggiungere gli obiettivi previsti;
8. Il comitato congiunto sarà lo strumento che consentirà il dialogo per raggiungere risultati positivi, ma solo se creati con le giuste caratteristiche (fondi, referenti, obiettivi, strumenti, risorse).
9. Gli strumenti TICs giocano un ruolo essenziale nel successo del progetto FORTIS. Perciò, la piattaforma menzionata consentirà di gestire le questioni della relazione transfrontaliera (emergenze, traffico, ecc.);
10. Il ruolo dell'ECR è fondamentale a raggiungere una buona cooperazione sul controllo su strada;
11. La cooperazione tra le istituzioni dei due Paesi dovrebbe essere portata avanti per costruire una collaborazione forte in relazione al controllo transfrontaliero.

ALLEGATO I: Analisi Portatori di interesse

Ulteriori dettagli su come è stata condotta e definita l'analisi sugli stakeholder (SH) possono essere trovati nella sezione 1.2.3 di questo rapporto.

Stakeholder nome/gruppo	Tipologia di Stakeholder	Livello di influenza - interesse (alto, medio, basso)	Tipo di interesse / impatto / attività aziendale	Modalità di contribuire al progetto da parte degli stakeholder	Ostacoli al coinvolgimento degli stakeholders	Strategie per coinvolgere ulteriormente i portatori di interesse nel progetto
SDAG Stazioni Doganali Autoportuali Gorizia	Società privata italiana	Alto interesse, bassa influenza	Lo SH svolge un ruolo importante, essendo situata nell'area transfrontaliera ed in particolare nel punto di collegamento transnazionale tra l'autostrada italiana A1 e l'autostrada slovena in Direzione di Lubiana. SDAG è uno dei più grandi attori in quel campo, con quasi 600mila metri quadrati di spazio. La società gestisce il transito di autocarri pesanti nell'area transfrontaliera. La logistica e la gestione del traffico merci sono gli interessi principali della SH.	Collocandosi tra le numerose direttive merci provenienti da tutti i paesi dell'UE ed essendo ai massimi livelli in Italia in termini di sicurezza dei conducenti, la SH potrebbe aiutare le PA a migliorare la gestione della RC, mettendo a disposizione il proprio know-how del traffico e degli scambi commerciali.	Mancanza di uno specifico piano di gestione delle emergenze, specifico per una pandemia come COVID-19. Mancanza di conoscenza delle politiche e delle relazioni tra le PA nazionali.	Per coinvolgere lo SH, potrebbe essere un buon punto includerlo nel dialogo istituzionale, tenendo conto degli interessi commerciali della SH. Eventuale sottoscrizione di accordi per mantenere coinvolto l'SH e sottolineare la considerazione (in un orizzonte di lungo periodo) dei propri interessi.
DARS - Società Autostrade della Repubblica di Slovenia	Ente pubblico nazionale sloveno	Alta influenza - alto interesse	Costruendo, gestendo e mantenendo le autostrade e le superstrade della Slovenia, DARS collega il paese e fornisce agli utenti una mobilità sicura e confortevole. Adotta varie misure per garantire la sicurezza stradale ed assicurare un flusso di traffico ininterrotto sulla rete autostradale. Particolare enfasi è data alla sensibilizzazione su uno stile di guida sicuro e tollerante tra gli utenti e il pubblico in generale, nonché informazioni regolari e tempestive sulle condizioni del traffico	Per quanto riguarda il traffico intermodale, se la collaborazione funzionasse meglio, non si verificherebbero le criticità rilevate durante l'epidemia (tempi di attesa, colonne lunghe, ecc.). Sarebbero necessari incentivi per il traffico intermodale in Slovenia	Il Covid-19 ha ridotto le entrate e i profitti di DARS LUBIANA - L'azienda autostradale nazionale DARS ha registrato ricavi operativi pari a 187,9 milioni di euro nella prima metà del 2020, in calo del 25% rispetto allo stesso periodo del 2019 a causa della crisi della corona. L'utile netto è crollato di quasi due terzi su base annua, per un totale di 28,4 milioni di euro, mostra il rapporto non certificato dell'azienda. I ricavi delle vendite nette sono stati di 179,7 milioni di euro, con DARS che ha registrato la maggiore ricaduta nei ricavi da pedaggio (-20%), che rappresenta il 97% del fatturato netto totale.1	Coinvolgere DARS nel dialogo istituzionale con particolare attenzione a sfruttare l'interesse generale per migliorare il traffico intermodale; investimenti finanziari nel settore.
Autopark Brescia Est	Società privata italiana	Alto interesse,	Lo SH, per la sua collocazione geografica e settore lavorativo (mobilità	Ai massimi livelli in Italia in termini di sicurezza dei	La mancanza di conoscenza o di interesse nel	Includere la SH nel dialogo istituzionale (come per tutti gli

		bassa influenza	e sicurezza) gioca un ruolo importante in relazione agli obiettivi del progetto. la necessità di disporre di spazi di piazzole sicuri è stata un punto cruciale per lo sviluppo del traffico tra i due paesi.	conducenti, lo SH ha potuto mettere a disposizione i suoi strumenti BM, BP e ICT con cui ha creato e gestito l'Autoparco. Questo potrebbe essere l'inizio per replicare il progetto di successo del Brescia.	settore TPL potrebbe essere un ostacolo all'impegno dello SH nel progetto. Pertanto, il focus del progetto FORTIS è praticamente basato sul trasporto pubblico locale, e questo potrebbe essere un problema per il coinvolgimento di SH.	altri attori) potrebbe essere una prova dell'importanza della SH ai fini del progetto. Definire una replica del loro "Autoparco" nell'area transfrontaliera potrebbe essere la mossa giusta per coinvolgerli. Eventuale sottoscrizione di accordi per mantenere coinvolto l'SH e sottolineare la considerazione (in un orizzonte di lungo periodo) dei propri interessi.
Autovie Venete (Società Autostrade Alto Adriatico)	Ente pubblico nazionale italiano	Alto interesse - alta influenza	Gestendo un'autostrada di confine, Autovie Venete diventa un punto di contatto per lo scambio di informazioni per i visitatori. Esistono protocolli con le nazioni confinanti per la gestione del traffico nel periodo estivo e in caso di forte maltempo, dove in questo caso i mezzi vengono dirottati su altre tratte e si creano uscite obbligatorie. Vengono inoltre effettuati continui test per avere sempre a disposizione personale e mezzi per le emergenze.	Autovie Venete per la gestione della sicurezza stradale applica diversi protocolli che potrebbero essere condivisi ed estesi. Autovie Venete è aperta a qualsiasi forma di collaborazione transfrontaliera. Considerando il ruolo svolto dallo SH nella gestione e nell'adesione ai due paesi, il loro coinvolgimento nel progetto potrebbe essere molto utile. I loro dati, le BP, gli strumenti ICT e le politiche utilizzate per regolare il traffico transnazionale potrebbero aiutare le PA a capire meglio dove devono intervenire per migliorare il TLP transfrontaliero.	Questo è uno SH cruciale per il progetto, il PP dovrebbe essere in grado di coinvolgerlo nel dialogo istituzionale.	Essendo controllata dalla Regione autonoma Friuli Venezia Giulia (azionista di maggioranza) e dalla Regione del Veneto, dovrebbe essere facile coinvolgere lo SH nel dialogo istituzionale. Il loro interesse sarà in linea con quello di PP FVG.
Camera di Commercio e Industria della Slovenia - Associazione dei Trasporti	Ente pubblico nazionale sloveno	Alta influenza - basso interesse	La camera riunisce 600 realtà di diversi settori come autotrasporti, logistica, porto di Capodistria, ferrovie slovene, aeroporto di Lubiana. Nella fase di emergenza del Covid-19, come associazione, le informazioni sono state condivise con gli associati. Gli organi istituzionali della Repubblica di Slovenia hanno reagito prontamente alla gestione dell'emergenza creando un tavolo di lavoro operativo con le camere di commercio.	Per sua natura, la Camera di Commercio potrebbe giocare un ruolo fondamentale negli obiettivi del progetto. Raccogliendo gli interessi delle imprese, questo SH potrebbe dare un punto di vista importante al progetto, considerando la visione da un punto di vista commerciale.	Raccogliendo la realtà e la visione delle imprese, potrebbe essere difficile coinvolgere la Camera di commercio in un dialogo più o meno centrato sulla questione del trasporto pubblico locale.	La considerazione della quantità di scambi tra i due paesi e un possibile miglioramento / aumento del livello commerciale potrebbe essere una buona strategia per coinvolgere questo SH.
RCM d.o.o. società - Slovenia	Società privata slovena	Alta influenza - basso interesse	RCM d.o.o. organizza il trasporto merci su strada e su rotaia e offre anche servizi di carico o trasbordo. I trasporti	La vasta esperienza nel settore dei trasporti nazionali ed internazionali consente la fornitura di servizi	L'esperienza ed il lavoro dell'azienda è focalizzato sul settore privato - commerciale. Per	Una buona strategia per coinvolgere lo SH potrebbe essere correlata ai temi del dialogo istituzionale.

			<p>vengono effettuati da autisti esperti con moderni veicoli da carico. I camion per il trasporto di merci pericolose soddisfano tutti i requisiti di conformità alle norme ecologiche europee. Le Ferrovie Slovene garantiscono il collegamento diretto del Porto di Capodistria con diverse destinazioni sia in Slovenia che nei paesi dell'Europa Centrale ed Orientale. La società organizza tutti i tipi di trasporto: classico, intermodale e combinato, fornendo anche informazioni sulle procedure di trasporto transfrontaliero sloveno e dell'UE.</p>	<p>logistici complessi e completi. Collabora anche con le ferrovie slovene e gli operatori ferroviari stranieri, che garantisce l'integrità dei servizi logistici.</p>	<p>questo motivo, potrebbe essere difficile coinvolgere uno SH in un dialogo istituzionale centrato sul campo TPL.</p>	<p>Se tale discussione sarà focalizzata anche su elementi relativi alle criticità aziendali, allora potrebbe essere possibile coinvolgerli nel dialogo. Eventuale sottoscrizione di accordi per mantenere coinvolto lo SH e sottolineare la considerazione (in un orizzonte di lungo periodo) dei propri interessi.</p>
<p>Agenzia pubblica della Repubblica di Slovenia per la sicurezza del traffico - settore dei veicoli</p>	<p>Ente pubblico nazionale sloveno</p>	<p>Alta influenza - alto interesse</p>	<p>Responsabile dell'immatricolazione dei veicoli, dei test dei conducenti, dell'analisi dei dati sulla sicurezza del traffico in Slovenia. L'Agenzia svolge compiti normativi, di sviluppo, professionali e di altro tipo nel campo dei conducenti e dei veicoli, compiti di analisi e ricerca nel campo della sicurezza stradale, prevenzione, istruzione, formazione nel traffico stradale, indagini indipendenti su incidenti stradali mortali e compiti professionali per la preparazione e l'attuazione di un programma nazionale per la sicurezza stradale. Nell'ambito delle sue competenze, esegue la valutazione della sicurezza delle infrastrutture stradali e fornisce istruzione e sensibilizzazione del pubblico sull'introduzione di nuovi standard tecnici, soluzioni e altre misure che contribuiscono a una maggiore sicurezza per tutti gli utenti della strada. In queste aree l'Agenzia partecipa alle relazioni bilaterali e a varie organizzazioni internazionali.</p>	<p>Conoscenza approfondita del tema del quadro normativo della motorizzazione civile in Slovenia. Diffusione nel sito della consapevolezza riguardo alla sicurezza del guidatore e alla viabilità. Avanzato nella cooperazione internazionale con altre agenzie. L'Agenzia pubblica della Repubblica di Slovenia per la sicurezza stradale è l'istituzione centrale per la sicurezza stradale. La sua missione è lavorare per ridurre le peggiori conseguenze degli incidenti stradali (morti e feriti). La missione e gli obiettivi dell'Agenzia saranno raggiunti attraverso l'efficace attuazione delle misure previste dalla legislazione, dal programma nazionale e da altri atti e incoraggiando gli utenti della strada a comportarsi in modo più responsabile, rispettare le normative e sensibilizzare sull'importanza della sicurezza stradale e per fornire veicoli e infrastrutture stradali più sicuri.</p>	<p>Uno degli attori più importanti per quanto riguarda il raggiungimento degli obiettivi del progetto. Nessun ostacolo al coinvolgimento dello SH.</p>	<p>I temi su cui lavora lo SH sono sicuramente quelli su cui sarà incentrato il dialogo istituzionale, quindi sarà interessante anche per lo SH essere coinvolti in questo dialogo, perché la decisione qui assunta influenzerà anche il loro lavoro.</p>
<p>Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT)</p>	<p>Ente pubblico nazionale italiano</p>	<p>Alta influenza - basso interesse</p>	<p>Responsabile del rilascio del documento unico per la circolazione; erogazione della formazione DQC. Il Ministero delle Infrastrutture e dei</p>	<p>Questa istituzione politica fondamentale sarebbe interessata al raggiungimento degli obiettivi dei progetti come il miglioramento</p>	<p>Essendo una delle istituzioni ai massimi livelli di governance in Italia, potrebbero esserci problemi</p>	<p>I temi trattati attraverso il dialogo istituzionale saranno le migliori strategie per coinvolgere questo SH. Sarà</p>

			<p>Trasporti è la struttura esecutiva dello Stato italiano responsabile di: pianificazione, finanziamento, realizzazione e gestione delle reti infrastrutturali di interesse nazionale e dei lavori pubblici sotto la responsabilità dello Stato delle politiche urbane e abitative riguardanti anche il sistema delle città e attività delle aree metropolitane relative ai trasporti, al traffico e alla logistica nell'area e che comprendono la navigazione, la sicurezza e il trasporto marittimo e le vie navigabili interne; aviazione civile e trasporto aereo; e circolazione, sicurezza e trasporto terrestre. Il Ministero, nello svolgimento dei propri compiti, ha il compito di: collaborare con il Corpo dell'Autorità Portuale - Guardia Costiera e con il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici interagire e coordinarsi con le istituzioni regionali e locali, fornendo anche linee guida per curare i rapporti e gli accordi internazionali per quanto riguarda i settori delle infrastrutture e dei trasporti per esercitare funzioni di indirizzo, monitoraggio e controllo nei confronti dei soggetti vigilati, partecipati e dei gestori dei trasporti.</p>	<p>del trasporto transfrontaliero. La pubblicazione di informazioni nel sito web del MIT - sezione newsletter potrebbe già essere un grande risultato per gli obiettivi dei progetti</p>	<p>burocratici generali per coinvolgerlo in un progetto transfrontaliero, suscitando un interesse così grande come quello di una PA centrale.</p>	<p>importante raggiungere il giusto riferimento all'interno delle varie sedi del MIT.</p>
<p>Motorizzazione e civile Regione FGV</p>	<p>Ente pubblico nazionale italiano</p>	<p>Alta influenza - alto interesse</p>	<p>La motorizzazione civile è oggetto delle attività di controllo tecnico ed amministrativo di quel ramo della pubblica amministrazione che è responsabile del rispetto delle norme tecniche sui trasporti civili. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti detiene il potere centrale gestendolo attraverso la Direzione Generale per la Motorizzazione, che si articola in sedi periferiche a livello provinciale.</p>	<p>Come la motorizzazione centrale precedentemente considerata, il dipartimento regionale di questa AP è un attore importante per il successo del dialogo istituzionale. FGV è uno dei PP quindi è importante che la sua motorizzazione civile e il suo interesse (immatricolazione del veicolo, patente di guida e formazione, revisione) siano presi in considerazione nella discussione.</p>	<p>Nessun ostacolo al coinvolgimento di questo SH, grazie alla partecipazione della Regione FGV al progetto</p>	<p>I temi trattati attraverso il dialogo istituzionale saranno le migliori strategie per coinvolgere questo SH. Sarà importante raggiungere il giusto riferimento all'interno della PA, in modo da essere in contatto con i giusti riferimenti</p>
<p>Ministero delle infrastrutture della Repubblica di Slovenia, Dipartimento</p>	<p>Ente pubblico nazionale sloveno</p>	<p>Alta influenza - alto interesse</p>	<p>Il Ministero delle Infrastrutture migliora costantemente le infrastrutture slovene nel settore dei trasporti e dell'energia. Mantiene, pianifica, regola ed efficiente il settore del</p>	<p>Come ogni ente pubblico centrale, svolge un ruolo cruciale quando gli obiettivi di un progetto sono legati all'aumento della</p>	<p>Questo attore deve essere coinvolto. A causa degli argomenti del progetto, non dovrebbero esserci ostacoli a tal fine.</p>	<p>I temi trattati attraverso il dialogo istituzionale saranno le migliori strategie per coinvolgere questo SH. Sarà importante raggiungere il giusto</p>

del trasporto stradale			<p>trasporto ferroviario, stradale, aereo, fune e marittimo, nonché la navigazione interna. Si occupa anche del settore della politica e delle infrastrutture dei trasporti. Si impegna a favore di una mobilità sostenibile, ovvero un trasporto più sicuro, più economico e più verde.</p> <p>Assicura che l'approvvigionamento energetico sia affidabile e pone le basi per la transizione verso una società che utilizza l'energia in modo più efficiente, cioè attinge energia principalmente da fonti energetiche rinnovabili.</p>	cooperazione con altri paesi.		riferimento all'interno della PA, in modo da essere in contatto con i giusti riferimenti
RRA LUR. - agenzia di sviluppo regionale del traffico Regione urbana di Lubijana	Ente pubblico nazionale sloveno	Alta influenza - alto interesse	<p>L'Agenzia di Sviluppo Regionale della Regione Urbana di Lubiana (RRA LUR) riunisce 26 comuni e comunità della Slovenia centrale, in cui sostiene attività economiche, infrastrutturali, sociali, culturali e creative orientate alla sostenibilità.</p> <p>Allo stesso tempo, incoraggia il collegamento e lo sviluppo di reti di partenariato tra le varie parti interessate le cui attività rafforzano lo sviluppo sostenibile della regione. Un team giovane e altamente qualificato di esperti provenienti da diversi settori concepisce, coordina e realizza i progetti di sviluppo che contribuiscono all'innalzamento della qualità della vita nella regione, ricerca sinergie tra progetti e si collega con esperti nazionali ed esteri. L'agenzia consiglia e aiuta le parti interessate a trovare risorse finanziarie per la preparazione, il coordinamento e l'attuazione di successo dei loro progetti; contemporaneamente, si occupa della promozione della regione, del suo sviluppo e dei risultati sia a livello nazionale che internazionale. In ambito internazionale, RDA LUR è conosciuta come agenzia di sviluppo sinonimo di conoscenza all'avanguardia e progetti innovativi, oltre che di prodotti e servizi ad alto valore aggiunto. È un illustre partner di istituzioni internazionali, con cui</p>	RRA LUR è un'agenzia di sviluppo di fama internazionale che migliora la competitività della regione urbana di Lubiana e aumenta la qualità della vita nella regione attraverso una conoscenza eccellente, progetti innovativi, prodotti e servizi ad alto valore aggiunto.	L'istituzione copre aree tematiche, pertanto, la sua ampiezza di competenza potrebbe essere un ostacolo al suo contributo al raggiungimento degli obiettivi specifici del progetto.	I temi trattati attraverso il dialogo istituzionale saranno le migliori strategie per coinvolgere questo SH. Sarà importante raggiungere la giusta referenza all'interno dei vari settori di RRA LUR.

			collabora su una varietà di progetti di sviluppo.			
JAVNI Holding Ljubljana	Azienda privata slovena	Alto interesse, bassa influenza	<p>Il compito più importante dell'azienda pubblica Ljubljanski potniški promet d.o.o. è quello di fornire un trasporto pubblico sicuro, affidabile e scorrevole nell'area dell'intero comune cittadino di Lubiana e di sedici comuni suburbani.</p> <p>“Il nostro desiderio e obiettivo è fare in modo che gli autobus diventino la migliore alternativa alle auto private poiché in questo modo possiamo rimuovere i veicoli privati dalle aree urbane per garantire un ambiente sano per le generazioni future.”</p>	Lo SH potrebbe essere un importante punto di riferimento per ulteriori target del progetto, incentrato sul trasporto pubblico.	Obiettivi leggermente diversi tra lo SH e i partner del progetto nelle fasi iniziali del progetto	Eventuale sottoscrizione di accordi per tenere legato lo SH e sottolineare la considerazione (in un orizzonte di lungo periodo) dei propri interessi.
ACI - automobile club d'Italia	Ente pubblico nazionale italiano.	Basso interesse - bassa influenza	L'Automobile Club D'Italia è un ente pubblico non economico della Repubblica Italiana. È autofinanziato e ha la funzione di promuovere, monitorare e regolamentare il settore automobilistico. Costituisce un attore importante nelle questioni relative alle auto e alla burocrazia per i conducenti italiani (questioni fiscali e documentali)	Sarebbe importante considerare lo SH durante le discussioni sul quadro normativo e la fornitura di informazioni sulle procedure di motorizzazione civile.	istituzione ampia che potrebbe non essere specificamente interessata alle questioni transfrontaliere.	I temi trattati attraverso il dialogo istituzionale saranno le migliori strategie per coinvolgere questo SH.
Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A.	Società privata nazionale italiana.	Basso interesse - bassa influenza	Il Gruppo A4 nasce da una delle tratte autostradali più congestionate d'Italia e d'Europa. Data la collocazione geografica delle autostrade, in relazione al contesto transnazionale del progetto FORTIS, potrebbe essere utile la presenza di uno SH come questo.	Lo SH potrebbe essere ulteriormente coinvolto nel progetto al fine di espandere i risultati ad altre aree geografiche.	Poiché la posizione geografica dell'autostrada non è esattamente quella coinvolta nel progetto, potrebbero esserci delle barriere iniziali nell'interesse dello SH nel progetto.	Eventuale sottoscrizione di accordi per coinvolgere lo SH e sottolineare la considerazione (in un orizzonte di lungo periodo) dei propri interessi.
CAV autostrade	Ente pubblico nazionale italiano.	Alto interesse, bassa influenza	Concessioni Autostradali Venete è una società per azioni costituita con legge (art. 2, comma 290 della Legge n. 244/2007) in data 1 marzo 2008 da ANAS SpA e Regione Veneto, con il compito di gestire il complesso sistema di attraversamento il Veneto Orientale costituito dalla combinazione della Strada Orbitale con la Tangenziale di Mestre.			
Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale Porti di	Ente pubblico nazionale italiano	Alto interesse, bassa influenza	Il Porto di Trieste è un hub internazionale per i flussi di interscambio terra-mare che interessano il dinamico mercato dell'Europa centrale e orientale. L'intensificazione degli scambi commerciali e dei	Lo SH potrebbe essere un importante punto di riferimento per ulteriori target del progetto, incentrato su modalità di trasporto alternative.	Obiettivi leggermente diversi tra lo SH e i partner del progetto nelle fasi iniziali del progetto.	Eventuale sottoscrizione di accordi per mantenere coinvolto lo SH e sottolineare la considerazione (in un orizzonte di lungo

Trieste e Monfalcone			<p>traffici marittimi tra Estremo Oriente ed Europa, nonché l'allargamento dell'Unione Europea ad Est, hanno rilanciato il ruolo centrale dell'Alto Adriatico e aperto nuove opportunità di crescita e sviluppo a Trieste. In questo quadro, Trieste gioca un ruolo decisivo su due distinte catene logistiche: i collegamenti marittimi intercontinentali a lunga distanza e le relazioni intra-mediterranee a breve e media distanza. L'incontro tra gli assi strategici TEN-T delle "Autostrade del mare del Mediterraneo orientale" e i corridoi europei Adriatico-Baltico e Mediterraneo determina la crescita dell'intermodalità e lo sviluppo di soluzioni innovative nel campo della logistica e dei trasporti. Per raggiungere i mercati di riferimento dell'Europa centro-orientale sono stati sviluppati servizi intermodali altamente specializzati con treni diretti organizzati da Alpe Adria S.p.a., operatore neutrale multi-cliente, che offre pacchetti "all-in" con prestazioni e frequenza garantite. Il Porto di Trieste dispone di una rete ferroviaria interna (70 km di binari) integrata con la rete nazionale ed internazionale, che consente di servire tutte le banchine da binari con possibilità di smistamento e / o composizione dei treni direttamente nei vari terminal; l'efficienza della viabilità è invece garantita da un collegamento diretto e da una strada sopraelevata (interna al Porto) che si immettono nella viabilità esterna, in collegamento con la rete autostradale.</p>			periodo) dei propri interessi.
Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale	Ente pubblico nazionale italiano	Basso interesse, bassa influenza	L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale è un ente pubblico non economico. Il suo compito è dirigere, pianificare, coordinare, promuovere e controllare le operazioni portuali. Esegue la manutenzione delle parti comuni, cura i fondali, sovrintende alla prestazione dei servizi di interesse generale, amministra esclusivamente demanio e	Questo SH potrebbe essere un importante punto di riferimento per ulteriori target del progetto, incentrato su modalità di trasporto alternative.	Obiettivi leggermente diversi tra SH e partner del progetto nelle fasi iniziali del progetto.	Eventuale sottoscrizione di accordi per mantenere coinvolto lo SH e sottolineare la considerazione (in un orizzonte di lungo periodo) dei propri interessi.

			aree, pianifica lo sviluppo del territorio portuale. Coordina inoltre le attività amministrative svolte dagli enti pubblici nell'area portuale e promuove forme di collegamento con i sistemi logistici portuali e interportuali.			
Ferrovie dello stato (GFI)	Ente pubblico nazionale italiano	Alta influenza - basso interesse	Ferrovie dello Stato Italiane è una società italiana operante sia nel settore del trasporto ferroviario che nel settore del trasporto pubblico locale e merci, la società è una società per azioni nella forma di una S.p.A., che si qualifica come un ente di diritto pubblico.	Ferrovie dello Stato Italiane è una società italiana operante sia nel settore del trasporto ferroviario che nel settore del trasporto pubblico locale e merci, la società è una società per azioni nella forma di una S.p.A., che si qualifica come un ente di diritto pubblico.	Obiettivi leggermente diversi tra lo SH e partner del progetto nelle fasi iniziali del progetto.	Eventuale sottoscrizione di accordi per mantenere coinvolto lo SH e sottolineare la considerazione (in un orizzonte di lungo periodo) dei propri interessi.
Gestione dell'Aeroporto Friuli-Venezia Giulia S.p.A.	Azienda privata italiana	Basso interesse - bassa influenza	Aeroporto Friuli Venezia Giulia Spa è la società che gestisce l'aeroporto di Trieste dal luglio 1997, mentre nell'agosto 2007 si è aggiudicata da ENAC-CAA italiana e Ministero dei Trasporti una concessione di gestione aeroportuale della durata di 40 anni.	Lo SH potrebbe essere un importante punto di riferimento per ulteriori target del progetto, incentrato su modalità di trasporto alternative.	Obiettivi leggermente diversi tra lo SH e partner del progetto nelle fasi iniziali del progetto.	Eventuale sottoscrizione di accordi per mantenere coinvolto lo SH e sottolineare la considerazione (in un orizzonte di lungo periodo) dei propri interessi.
Veneto Strade s.p.a	Ente pubblico italiano	Alta influenza - alto interesse	Veneto Strade S.p.A. è stata costituita per volontà congiunta della Regione Veneto, delle Amministrazioni provinciali della Regione e di quattro Società Autostradali operanti nella regione. È una Società a partecipazione pubblica e ha, tra i suoi principali scopi sociali, la progettazione, costruzione, recupero, ristrutturazione, manutenzione, vigilanza sulla viabilità assegnata e concessione di concessioni.	Questo attore potrebbe svolgere un ruolo importante nella definizione del dialogo istituzionale. Il suo contributo, grazie all'esperienza in campi come la manutenzione e la supervisione della rete stradale, potrebbe aiutare le PA a comprendere meglio i problemi e le soluzioni per gli obiettivi del progetto.	Essendo di proprietà pubblica, non dovrebbero esserci problemi nel coinvolgimento di questo SH, anche perché dal gruppo di lavoro potrebbero avere dei buoni vantaggi.	Considerare gli interessi dello SH è il modo migliore per coinvolgerli nel dialogo, dando loro effettivamente la possibilità di ottenere risultati positivi dal loro impegno.
L'Istituto di pianificazione urbana della Repubblica di Slovenia (UIRS)	Ente pubblico sloveno	Alta influenza - basso interesse	L'Istituto di pianificazione urbana della Repubblica di Slovenia (UIRS) è il principale istituto di ricerca accademica nazionale nel campo della pianificazione spaziale, regionale e urbana e della disciplina correlata. La UIRS è stata trasformata in un ente pubblico di ricerca nel 1993, uno status che continua ad applicarsi fino ad oggi.	Come ogni ente pubblico considerato in questa analisi, il loro ruolo sarà essenziale per i buoni risultati del dialogo. In particolare, questo attore ha interessi nella pianificazione urbana e spaziale, mobilità urbana, trasporti, infrastrutture verdi.	Essendo un ente pubblico, non dovrebbero esserci problemi nel coinvolgimento di questo SH, anche perché dal gruppo di lavoro potrebbero avere dei buoni vantaggi.	Considerando gli interessi reciproci dei partner e degli SH, il modo migliore per coinvolgerli nel dialogo, è affidare loro qualche commissione, ricerca di studio che possa mostrare l'importante ruolo che potrebbero svolgere nel dialogo tra le PA
Centro di sviluppo regionale Koper	Ente pubblico sloveno	Alta influenza - basso interesse	Il Centro di sviluppo regionale Koper (RDC) opera come istituzione per promuovere lo sviluppo dell'imprenditorialità e dell'economia nella regione	Considerando le competenze (e gli interessi toccati dalle attività svolte dallo SH, potrebbero giocare un ruolo importante nella	è fondamentale manifestare un reale interesse per il contributo degli SH, altrimenti non troverebbero reali	A causa dei loro frequenti contatti con le autorità locali, regionali e centrali, può essere facile trovare il giusto

			<p>di Obalno-kraška. La sua funzione è di coordinare gli interessi regionali per lo sviluppo, l'economia, le risorse umane e la protezione ambientale sia a livello locale che nazionale.</p> <p>Dal 2001 la SRC Koper-Koper ha acquisito lo status di organizzazione centrale dell'Agenzia di sviluppo regionale della Primorska meridionale per i comuni di Ankaran-Ancaran, Divača, Hrpelje-Kozina, Izola-Isola, Komen, Koper-Koper, Piran-Pirano e Sežana. Nello svolgimento di questa funzione, l'SRC è in costante contatto con ministeri, organizzazioni statali, camere dell'economia e camere dell'artigianato, comuni, aziende e altre istituzioni. La SRC Koper promuove e realizza progetti di cooperazione transfrontaliera con l'Italia e la Croazia.</p>	<p>definizione del dialogo della PA. Il loro contatto con le istituzioni centrali, le camere dell'economia, i comuni) potrebbe essere importante al fine di coinvolgere le autorità centrali slovene.</p>	<p>vantaggi nel coinvolgimento.</p>	<p>contatto e coinvolgerli nel dialogo istituzionale.</p>
<p>Gruppo europeo di cooperazione territoriale (GECT)</p>	<p>Strumento giuridico dell'UE</p>	<p>Alta influenza - alto interesse</p>	<p>Il GECT è uno strumento giuridico europeo progettato per facilitare e promuovere la cooperazione transfrontaliera, transnazionale e interregionale. A differenza delle strutture che hanno governato questo tipo di cooperazione prima del 2007, il GECT è un'entità giuridica e in quanto tale consentirà alle autorità regionali e locali e ad altri enti pubblici di diversi Stati membri di creare gruppi di cooperazione dotati di personalità giuridica.</p>	<p>La costituzione di questo organo dell'UE gioca un ruolo fondamentale per gli obiettivi di FORTIS. I GECT sono stati istituiti per facilitare la cooperazione transnazionale quindi il loro interesse sarà sicuramente in linea con quelli del progetto.</p>	<p>In questo caso sarebbe complicato coinvolgere i membri del GECT a causa dei numerosi progetti UE in cui potrebbe essere richiesta la loro presenza.</p>	<p>Per ottenere il risultato di coinvolgere questo attore chiave, l'interesse, i passaggi e gli obiettivi del progetto devono essere definiti ed espressi al CS in modo coinvolgente dato il ruolo cruciale che svolgeranno.</p>
<p>Centro di sviluppo della valle dell'Isonzo</p>	<p>Ente pubblico sloveno</p>	<p>Alta influenza - alto interesse</p>	<p>Il centro Posoški razvojni (Agenzia per lo sviluppo della valle dell'Isonzo) è un'agenzia di sviluppo locale e regionale fondata nel 1999 da tre comuni: Comune di Bovec, Caporetto e Tolmino. La sua missione è stimolare lo sviluppo nei settori dell'imprenditorialità, delle risorse umane, delle aree rurali, dell'ambiente e del territorio a Zgornje Posočje (Alto Isonzo). L'agenzia realizza progetti con priorità nei piani di sviluppo locale e regionale nella regione costiera settentrionale (regione statistica di Goriška) e partecipa a progetti di sviluppo nazionali e internazionali (come</p>	<p>La posizione geografica transfrontaliera esprime il possibile interesse di questo SH al dialogo istituzionale. La loro conoscenza dei territori e la vicinanza ai cittadini di questa zona potrebbero dare buoni miglioramenti al gruppo di lavoro</p>	<p>È fondamentale manifestare un reale interesse per il contributo dello SH, in caso contrario non troverebbero reali vantaggi nel coinvolgimento.</p>	<p>Anche in questo caso sarà importante esporre l'interesse e la considerazione per lo SH, dandogli un ruolo concreto nell'analisi dei punti chiave del dialogo.</p>

			partner del progetto o capofila).			
Slovenske železnice (ferrovie slovene)	Ente pubblico nazionale sloveno	Alta influenza - basso interesse	Ferrovie nazionali slovene di proprietà dello Stato nazionale.	Lo SH potrebbe essere un importante punto di riferimento per ulteriori target del progetto, incentrato su modalità di trasporto alternative.	Obiettivi leggermente diversi tra lo SH ed i partner del progetto nelle fasi iniziali del progetto.	Eventuale sottoscrizione di accordi per mantenere coinvolto lo SH e sottolineare la considerazione (in un orizzonte di lungo periodo) dei suoi interessi.
Trieste trasporti s.p.a	Ente pubblico nazionale italiano	Alta influenza - alto interesse	Trieste Trasporti è l'azienda di trasporto pubblico operante nella provincia di Trieste.	Lo SH potrebbe essere un importante punto di riferimento per ulteriori target del progetto, incentrato sul trasporto pubblico.	Obiettivi leggermente diversi tra lo SH e i partner del progetto nelle fasi iniziali del progetto.	Eventuale sottoscrizione di accordi per mantenere coinvolto lo SH e sottolineare la considerazione (in un orizzonte di lungo periodo) dei suoi interessi.
Comune di Trieste	Ente pubblico nazionale italiano	Alta influenza - alto interesse	Il Comune è l'ente locale che rappresenta la comunità, ne cura gli interessi e ne promuove lo sviluppo ed è dotato di un certo grado di autonomia amministrativa.	Come ogni ente pubblico centrale, svolge un ruolo cruciale quando gli obiettivi di un progetto sono legati all'aumento della cooperazione con altri paesi. In particolare, il progetto FORTIS punta a migliorare la cooperazione transnazionale per quanto riguarda il TPL e in generale il dialogo istituzionale tra i paesi. In questo caso, non è possibile escludere questo Comune dal dialogo.	È fondamentale manifestare un reale interesse per il contributo dello SH, in caso contrario non troverebbe reali vantaggi nel coinvolgimento. Analogamente, i comuni transfrontalieri potrebbero non trovare interessi in attività così connesse e vicine al loro territorio (aree transfrontaliere).	Essendo parte della Regione Friuli Venezia Giulia, dovrebbe essere facile coinvolgere lo SH nel dialogo istituzionale. Il suo interesse sarà in linea con quello del PP FVG. Pertanto, a causa della posizione, non poteva essere escluso da questo dialogo istituzionale, svolgendo un ruolo chiave transfrontaliero nei trasporti (pubblici e commerciali)
Comune di Gorizia	Ente pubblico nazionale italiano	Alta influenza - alto interesse	Il Comune è l'ente locale che rappresenta la comunità, ne cura gli interessi e ne promuove lo sviluppo ed è dotato di un certo grado di autonomia amministrativa.	Come ogni ente pubblico centrale, svolge un ruolo cruciale quando gli obiettivi di un progetto sono legati all'aumento della cooperazione con altri paesi. In particolare, il progetto FORTIS punta a migliorare la cooperazione transnazionale per quanto riguarda il TPL e in generale il dialogo istituzionale tra i paesi. In questo caso, non è possibile escludere questo Comune dal dialogo.	È fondamentale manifestare un reale interesse per il contributo dello SH, in caso contrario non troverebbe reali vantaggi nel coinvolgimento. Analogamente, i comuni transfrontalieri potrebbero non trovare interessi in attività così connesse e vicine al loro territorio (aree transfrontaliere).	Essendo parte della Regione Friuli Venezia Giulia, dovrebbe essere facile coinvolgere lo SH nel dialogo istituzionale. Il suo interesse sarà in linea con quello del PP FVG. Pertanto, a causa della posizione, non poteva essere escluso da questo dialogo istituzionale, svolgendo un ruolo chiave transfrontaliero nei trasporti (pubblici e commerciali)
Interporto di Trieste S.p.a (precedente Interporto di Ferneti)	Ente pubblico nazionale italiano	Alta influenza - alto interesse	L'interporto di Trieste INT è un'infrastruttura dedicata alla logistica intermodale situata vicino al confine italo-sloveno a Ferneti. Situato lungo le rotte dei Corridoi Adriatico, Baltico e Mediterraneo Europeo, è un hub strategico per il	Grazie alla sua posizione geografica e al suo interesse cruciale, questo SH potrebbe svolgere un ruolo essenziale nella definizione delle linee guida del progetto e dei temi del dialogo	Essendo un ente pubblico, non dovrebbero esserci problemi nel coinvolgimento di questo SH, anche perché dal gruppo di lavoro potrebbero	Essendo largamente controllato dalla Regione Friuli Venezia Giulia, dovrebbe essere facile coinvolgere lo SH nel dialogo istituzionale. Il suo interesse sarà in linea con quello di PP

			collegamento del traffico merci tra i mercati dell'Europa centro-orientale e il bacino del Mediterraneo. La piattaforma offre moderne strutture e servizi innovativi agli operatori dei trasporti nazionali e internazionali, fungendo anche da area back-port a supporto dei terminal marittimi del Porto di Trieste, Monfalcone e Koper.	istituzionale. L'ubicazione transfrontaliera e gli strumenti di proprietà dell'interporto hanno una posizione chiave nel trasporto merci per gli operatori e nel modo in cui aumentare la cooperazione transnazionale.	ricavare dei buoni vantaggi.	FVG. Pertanto, a causa della loro posizione, non potevano essere fuori da questo dialogo istituzionale, svolgendo un ruolo chiave transfrontaliero nei trasporti (pubblici e commerciali)
Porto di Capodistria	Ente pubblico sloveno	Alta influenza - alto interesse	Il porto di Capodistria (in sloveno: Luka Koper) è un porto commerciale situato a Koper, in Slovenia. Il porto si trova nella parte settentrionale del Mar Adriatico, collegando principalmente i mercati dell'Europa centrale e sud-orientale con il Mar Mediterraneo e l'Estremo Oriente. Il porto di Capodistria è l'unico porto marittimo sloveno, movimentata circa due terzi del traffico marittimo totale destinato all'entroterra nazionale [1]. A differenza di altri porti europei, gestiti dalle autorità portuali, le attività del porto di Capodistria comprendono la gestione della zona franca, la gestione dell'area portuale e il ruolo di terminalista.	A causa della sua posizione geografica e del suo interesse cruciale, questo SH potrebbe svolgere un ruolo essenziale nella definizione delle direzioni del progetto e dei temi del dialogo istituzionale. L'ubicazione transfrontaliera (con Italia e Croazia!) Ha una posizione fondamentale nel trasporto merci per gli operatori e un modo per aumentare la cooperazione transnazionale. Pertanto, questo è il collegamento marittimo esclusivo per la Slovenia	Il porto è di proprietà dello Stato nazionale sloveno, i partner dovrebbero lavorare nel modo giusto per includere gli interessi nazionali (relativi alle attività commerciali). In questo modo potranno coinvolgere lo SH, anche perché dal gruppo di lavoro potrebbero avere dei buoni vantaggi.	Essendo controllato dallo stato nazionale sloveno, dovrebbe essere facile coinvolgere il SH nel dialogo istituzionale. Prendere in seria considerazione il loro interesse potrebbe essere la strategia più importante per coinvolgerlo. Quindi, a causa della loro posizione, non potrebbero essere fuori da questo dialogo istituzionale, giocando un ruolo chiave transfrontaliero nel trasporto (commerciale, e forse in futuro anche pubblico)
Associazione delle cooperative friulane	Ente pubblico nazionale italiano	Alta influenza - alto interesse	L'Associazione Cooperativa Friulane è la principale organizzazione di rappresentanza, tutela e controllo delle imprese cooperative della provincia di Udine. È l'ente territoriale della Confcooperative, organizzazione che associa più di 20mila cooperative a livello nazionale che rappresentano i loro interessi a livello istituzionale. Il nostro scopo è creare valore per il territorio e per le cooperative che rappresentiamo, favorendo la crescita del movimento cooperativo e la nascita di nuove imprese, occupazione, innovazione e legalità in tutti i campi della vita economica e sociale. L'Associazione Cooperative Friulane e le altre strutture del "mondo" Confcooperative forniscono servizi alle cooperative socie. Le nostre cooperative	Con i numeri realizzati ogni anno potrebbe essere un ottimo SH che migliorerà il livello del dialogo istituzionale. Le sue competenze relative alle procedure nazionali la cooperativa FVG può esprimere le esigenze ed i consigli provenienti dagli altri attori del territorio italiano	Non considerare l'interesse della cooperativa italiana potrebbe essere l'ostacolo maggiore per la partecipazione di questo SH	Del resto, mettere al primo posto i loro interessi potrebbe essere la strategia giusta. Inoltre, i loro interessi potrebbero essere molto in linea con quelli di molti altri SH.

			operano in tutti i settori economici: dall'agroalimentare alla pesca, dalla produzione industriale e artigianale ai servizi, dal sociale al credito, dai servizi sanitari al turismo e cultura. L'Associazione è un ente a partecipazione libera e democraticamente gestito, autonomo dai movimenti politici. Si ispira ai principi della dottrina sociale della Chiesa ed è un modello per coloro che fondano la propria vita sui principi della solidarietà e della partecipazione economica e sociale.			
Confapi FVG	Ente pubblico nazionale italiano	Bassa influenza - alto interesse	L'associazione rappresenta e tutela gli interessi delle piccole e medie industrie associate, delle province di Gorizia, Pordenone, Trieste e Udine, e opera attivamente per far sì che acquisiscano una posizione di primo piano nel contesto socio-economico.	Grazie al suo ruolo di rappresentanza delle associazioni locali nell'area, questo SH potrebbe migliorare il livello del dialogo istituzionale. Considerare questo attore potrebbe mettere gli interessi delle PMI al centro della cooperazione transnazionale	Come nel maggior numero di casi, una cattiva o carente presa in carico degli interessi dell'Associazione potrebbe essere un ostacolo al suo impegno. Pertanto, dovrebbe essere importante trovare la persona di contatto giusta all'interno di questa realtà	Per coinvolgere questo SH, occorre tenere a mente gli interessi delle PMI locali e portarle nel dialogo transnazionale potrebbe essere la strategia migliore per coinvolgerle meglio.
Confartigianato Imprese Fvg Federazione Regionale Imprese Artigiane PMI del Friuli-Venezia Giulia	Ente pubblico nazionale italiano	Alta influenza - alto interesse	Confartigianato Imprese FVG è l'organo politico che rappresenta gli interessi e le esigenze delle imprese artigiane, delle piccole e medie imprese e dei lavoratori autonomi ed è l'ente coordinatore di una rete di uffici e servizi alle imprese di tutto il Friuli Venezia Giulia: 39 sedi dove si trovano tutti i servizi di cui le aziende hanno bisogno, sia tradizionali che innovative.	Il ruolo svolto da questa associazione potrebbe essere importante nella definizione degli interessi provenienti dalle imprese, anche quelle che gestiscono LPT o LML.	La mancata definizione degli interessi delle più grandi PMI / imprese potrebbe essere una vera minaccia per la strategia di coinvolgimento.	Per coinvolgere questo SH, occorre tenere a mente gli interessi delle PMI locali e portarle nel dialogo transnazionale potrebbe essere la strategia migliore per coinvolgerle meglio. Tenerli informati, tenerli occupati e concentrati sul progetto potrebbero essere altri punti importanti
Confederazione nazionale dell'artigianato e delle piccole e medie imprese	Ente pubblico nazionale italiano	Bassa influenza - alto interesse	Fondata nel 1946, la NAC, la Confederazione nazionale dell'artigianato e delle piccole e medie imprese, conta oltre 622.000 membri che danno lavoro a oltre 1,2 milioni di persone. CNA rappresenta la più grande associazione rappresentativa distribuita sul territorio. All'enorme diffusione dell'artigianato e delle piccole imprese, sia nelle grandi città che nei piccoli comuni, corrisponde una presenza capillare: CNA è presente in tutte le province italiane, con 18 CNA regionali e 96 CNA territoriali, con circa 7.500	Considerando la loro estensione e rappresentanza delle PMI sui territori, potrebbero fornire consigli molto preziosi e portare la giusta considerazione nel dialogo transnazionale	Escluderli dalle informazioni e non includerli nella definizione degli argomenti di dialogo potrebbero essere due barriere che complicheranno il loro coinvolgimento.	Questo SH potrebbe essere impegnato tenendo presenti gli interessi delle PMI locali e portandole nel dialogo transnazionale. Questa potrebbe essere la migliore strategia per coinvolgerlo. Tenerli informati, tenerli occupati e concentrati sul progetto potrebbero essere altri punti importanti

			collaboratori, attivi in più oltre 1.100 località: tra regionale, territoriale e locale.			
Federazione Autotrasportatori Italiani - Federazione Regionale Friuli-Venezia Giulia Confindustria Friuli-Venezia Giulia.	Ente pubblico nazionale italiano	Alta influenza - alto interesse	Il F.A.I. La Federazione Autotrasportatori Italiani, la Federazione Regionale del Friuli Venezia Giulia, è la struttura territoriale della F.A.I. Nazionale, la più grande associazione rappresentativa del settore dell'autotrasporto, nasce dalla volontà degli autotrasportatori, consapevoli del valore dell'unità, di affrontare e risolvere i problemi della categoria e della loro azienda. F.A.I. Il Friuli Venezia Giulia è al fianco dei suoi soci, garantendo loro professionalità e competenza nella risoluzione delle difficoltà quotidiane e fornendo loro numerosi servizi, consulenze e convenzioni.	Considerando gli interessi generali del progetto FORTIS, il coinvolgimento di questa associazione potrebbe migliorare notevolmente il livello di lavoro del comitato congiunto.	Escluderli dalle informazioni e non includerli nella definizione degli argomenti di dialogo potrebbero essere due barriere che complicheranno il loro coinvolgimento.	Questo SH potrebbe essere coinvolto tenendo presenti gli interessi delle PMI locali e portandole nel dialogo transnazionale. Questa potrebbe essere la migliore strategia per coinvolgerli. Tenerli informati, tenerli occupati e concentrati sul progetto potrebbero essere altri punti importanti
Lega delle Cooperative del Friuli-Venezia Giulia - Legacoop FVG	Ente pubblico nazionale italiano	Alta influenza - alto interesse	La Lega delle Cooperative del Friuli-Venezia Giulia è una delle cooperative ed enti cooperativi della Regione che fanno parte della Lega Nazionale Cooperative e Mutue (Lega Nazionale delle Cooperative e Mutue) di cui è un organo periferico e di cui ha le stesse finalità di quelle della Regione. Ha la piena responsabilità dell'elaborazione e dell'attuazione della politica cooperativa nella Regione Friuli-Venezia Giulia secondo le linee guida fissate dalla Lega Nazionale Cooperative e Mutue.	Considerando gli interessi generali del progetto FORTIS, il coinvolgimento di questa associazione potrebbe migliorare molto il livello di lavoro del Joint Board	Essendo un ente pubblico di proprietà della Regione FVG, non dovrebbero esserci problemi nel loro coinvolgimento, anche perché dal gruppo di lavoro potrebbero avere dei buoni vantaggi.	Trovare la giusta persona di contatto all'interno della Lega potrebbe essere il fattore più importante per coinvolgere questo SH.
Unione nazionale Autoscuole Studies Automotive Consultancy - UNASCA	Ente pubblico nazionale italiano	Alta influenza - alto interesse	È l'associazione più rappresentativa a livello nazionale (Decreto Ministeriale sui Trasporti 9 febbraio 2004) delle categorie di Autoscuole (art. 123 Codice della Strada) e Scuole Nautiche (Decreto Interministeriale 146/2008) e di società di consulenza per la circolazione di mezzi di trasporto di cui alla Legge 264/1991 (in breve "Studi di Consulenza Automobilistica").	Questa associazione potrebbe essere in grado di inserire i temi giusti nel dialogo istituzionale per il tema di cui si occupano.	In questo caso particolare, al fine di evitare le complicazioni del coinvolgimento, i partner dovrebbero considerare la SH e i suoi interessi, includendoli nella discussione cruciale.	Questo SH potrebbe essere coinvolto tenendo presenti gli interessi delle PMI locali e portandole nel dialogo transnazionale. Questa potrebbe essere la migliore strategia per coinvolgerlo. Tenerli informati, tenerli occupati e concentrati sul progetto potrebbero essere altri punti importanti
Confederazione e delle scuole guida e dei consulenti	Ente pubblico nazionale italiano	Bassa influenza - alto interesse	Confarca è l'Associazione di categoria delle Autoscuole, Società di Consulenza,	Questa realtà, rappresentando l'associazione di guida anche a livello	In questo caso particolare, al fine di evitare le complicazioni del	

automobilistici - CONFARCA			<p>Scuole Nautiche e Centri di Revisione.</p> <p>Rappresenta queste realtà a livello nazionale ed europeo.</p> <p>Svolge attività di formazione, aggiornamento professionale e assistenza.</p>	europeo, potrebbe portare a portare un nuovo e diverso punto di vista all'interno della discussione consiliare	coinvolgimento, i partner dovrebbero considerare lo SH e i suoi interessi, includendoli nella discussione cruciale.	
Agenzie di consulenza automobilistica	Chiesto di collaborare	Bassa influenza - alto interesse				
Driving Schools	Chiesto di collaborare	Bassa influenza - alto interesse				
APT Gorizia (TPLFVG)	Ente pubblico nazionale italiano	Alta influenza - alto interesse	<p>TPL FVG è il Consorzio che gestisce il Trasporto Pubblico Locale della Regione Friuli Venezia Giulia su gomma e mare. È il risultato della fusione di quattro società - ATAP Pordenone, Autoservizi F.V.G. SpA - SAF Udine, APT Gorizia e Trieste Trasporti - quattro realtà storiche, consolidate e fortemente radicate, profondamente consapevoli delle caratteristiche, delle esigenze e dell'operatività della mobilità in Friuli Venezia Giulia. Un unico punto di riferimento regionale e un punto di riferimento per gli utenti: grazie all'esperienza delle aziende associate, TPL FVG è in grado di garantire qualità, flessibilità e specificità del servizio sul territorio regionale, con il valore aggiunto di un approccio integrato trasporto pubblico.</p> <p>Innovazione, nuove tecnologie, massima facilità di accesso ai servizi e alle informazioni: l'obiettivo di TPL FVG è quello di migliorare costantemente ogni aspetto dell'esperienza di viaggio per i residenti e turisti, a partire dalla pianificazione, all'acquisto del biglietto fino all'arrivo a destinazione.</p>	<p>Come ogni ente pubblico regionale, svolge un ruolo cruciale quando gli obiettivi di un progetto sono legati all'aumento della cooperazione con altri paesi. In particolare, il progetto FORTIS punta a migliorare la cooperazione transnazionale per quanto riguarda il TPL e in generale il dialogo istituzionale tra i paesi. In questo caso non è possibile escludere questa AP dal dialogo. Essendo quindi l'amministratore del trasporto pubblico, i loro interessi sono perfettamente in linea con quelli dei soci.</p>	<p>Trattandosi di un ente pubblico, oltre che prevalentemente di proprietà della Regione FVG non dovrebbe essere problematico coinvolgere questo SH, anche perché uno dei PP è Regione FVG, quindi il loro interesse dovrebbe essere in linea con quelli del Consiglio Paritetico. Pertanto, il settore in cui svolge la SH è uno dei principali del progetto FORTIS, è il centro dello stesso progetto</p>	<p>Coinvolgere la persona di contatto giusta, considerare le possibili difficoltà che questo importante SH incontra giorno per giorno e tienilo informato e connesso con i partner e il consiglio congiunto. Questi potrebbero essere i fattori chiave per una strategia di coinvolgimento</p>
Pacorini Spa	Azienda privata italiana	Bassa influenza - alto interesse	<p>TPL FVG is the consortium that manages Local Public Transport in the Friuli Venezia Giulia region by road and sea. It is the result of the merger of four companies - ATAP Pordenone, Autoservizi F.V.G. SpA - SAF Udine, APT Gorizia and Trieste</p>	<p>Essendo un grande attore nel settore logistico, potrebbe essere un buon osservatore per il dialogo istituzionale. Inoltre, la loro presenza potrebbe attrarre altri possibili attori che potrebbero</p>	<p>Non considerare il loro interesse, non includerli nei flussi di comunicazione o escluderli dalla discussione. Questi potrebbero essere il modo migliore per complicare il</p>	<p>Coinvolgere la persona di contatto giusta, considerare le possibili difficoltà che questo importante SH incontra giorno per giorno e tienilo informato e connesso con i partner e il consiglio congiunto.</p>

			<p>Trasporti - four historical, consolidated and strongly rooted companies that are deeply aware of the characteristics, needs and operations of mobility in Friuli Venezia Giulia.</p> <p>A single regional reference point and a point of reference for users: thanks to the experience of the member companies, TPL FVG is able to guarantee quality, flexibility and specificity of the service on the regional territory, with the added value of an integrated approach to public transport.</p> <p>Innovation, new technologies, maximum ease of access to services and information: TPL FVG's objective is to constantly improve every aspect of the travel experience for residents and tourists, starting from the planning, to the purchase of the ticket up to the arrival at the destination.</p>	dare un reale supporto alla causa FORTIS.	loro impegno quali SH.	Questi potrebbero essere i fattori chiave per una strategia di coinvolgimento
Auto Marocchi Spa	Azienda privata italiana	Bassa influenza - alto interesse	<p>Automarocchi è una delle più grandi aziende di trasporto italiane. Il suo core business è il trasporto container e pieno carico (FTL), stradale e intermodale in Italia e in Europa. Sono presenti anche con le loro aziende in Austria, Ungheria, Slovenia e Croazia.</p>	<p>Essendo un attore importante nel settore dei trasporti, questo SH potrebbe essere un buon osservatore / consulente per il dialogo istituzionale. Inoltre, la loro presenza potrebbe attrarre altri possibili attori che potrebbero dare un reale supporto alla causa FORTIS.</p>	<p>Non considerare il loro interesse, non includerli nei flussi di comunicazione o escluderli dalla discussione. Questi potrebbero essere il modo migliore per complicare il loro impegno quali SH.</p>	<p>Coinvolgere la persona di contatto giusta, considerare le possibili difficoltà che questo importante SH incontra giorno per giorno e tienilo informato e connesso con i partner e il consiglio congiunto. Questi potrebbero essere i fattori chiave per una strategia di coinvolgimento</p>
Saf Spa	Azienda privata italiana	Bassa influenza - alto interesse	<p>AF S.p.A. was founded in 1968 in Montecchio Maggiore (Vicenza) starting its activity with the production of moulds and equipment.</p> <p>A few years later, feeling the need to expand its production, the company moved to Grancona (VI) where it founded what is still today the company headquarters: factories and offices covering a total area of about 6000 square meters.</p> <p>Mr. Aleardi's experience and effective management have led the company to absolute leadership at European level since the early nineties in the air conditioning and heating</p>	<p>Essendo un attore importante nel settore dei trasporti, questo SH potrebbe essere un buon osservatore / consulente per il dialogo istituzionale. Inoltre, la loro presenza potrebbe attrarre altri possibili attori che potrebbero dare un reale supporto alla causa FORTIS.</p>	<p>Non considerare il loro interesse, non includerli nei flussi di comunicazione o escluderli dalla discussione. Questi potrebbero essere il modo migliore per complicare il loro impegno quali SH.</p>	<p>Coinvolgere la persona di contatto giusta, considerare le possibili difficoltà che questo importante SH incontra giorno per giorno e tienilo informato e connesso con i partner e il consiglio congiunto. Questi potrebbero essere i fattori chiave per una strategia di coinvolgimento</p>

			sector, positioning itself with a market share of over 80% in its core business.			
Sati Snc	Azienda privata italiana	Bassa influenza - alto interesse	Sati snc è una società di noleggio autobus che opera nel settore da oltre 40 anni, con la massima professionalità, disponibilità e cortesia. Lavorare in questo campo, dopo tanto tempo, permette di conoscere nel dettaglio le richieste e le esigenze dei clienti, riuscendo anche ad anticiparle. L'azienda è in grado, in ogni occasione, di fornire servizi di qualità che soddisfano completamente tutte le esigenze.	Essendo un attore importante nel settore dei trasporti, questo SH potrebbe essere un buon osservatore / consulente per il dialogo istituzionale. Inoltre, la loro presenza potrebbe attrarre altri possibili attori che potrebbero dare un reale supporto alla causa FORTIS	Non considerare il loro interesse, non includerli nei flussi di comunicazione o escluderli dalla discussione. Questi potrebbero essere il modo migliore per complicare il loro impegno quali SH.	Coinvolgere la persona di contatto giusta, considerare le possibili difficoltà che questo importante SH incontra giorno per giorno e tienilo informato e connesso con i partner e il consiglio congiunto. Questi potrebbero essere i fattori chiave per una strategia di coinvolgimento
Autorità di polizia	Enti pubblici	Alto interesse e alta influenza	Le autorità di polizia nazionali / regionali / locali (ad esempio la Guardia di Finanza italiana) sono gli organismi autorizzati a eseguire il controllo stradale. Hanno una grande influenza e interesse derivante da una cooperazione tra Italia e Slovenia nel controllo del traffico pesante.	Considerando gli interessi generali del progetto FORTIS, il coinvolgimento di questa associazione potrebbe migliorare molto il livello di lavoro del Joint Board	Essendo un ente pubblico, non dovrebbe essere problematico coinvolgere questo "SH". Il loro interesse dovrebbe essere in linea con gli AP impegnati nel consiglio congiunto. Pertanto, il settore di azione dello SH è uno dei principali del progetto FORTIS, è il centro dello stesso progetto	Il coinvolgimento delle AP centrali nazionali e / o regionali consente il coinvolgimento delle autorità di polizia