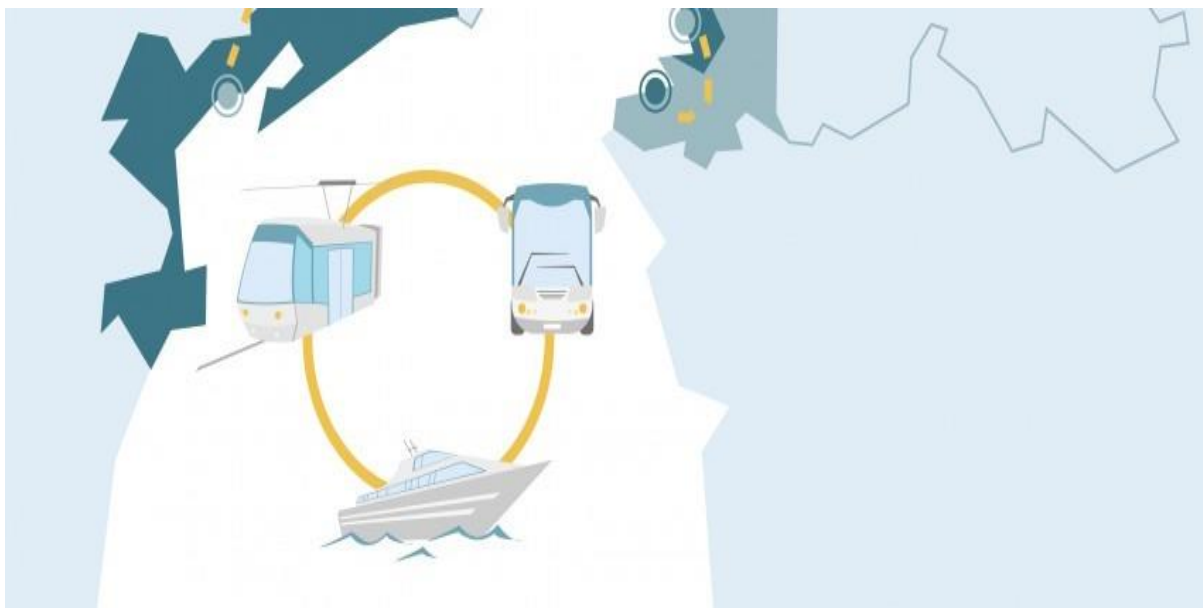


## FORTIS

Krepitev institucionalnega sodelovanja na čezmejnem območju z inovativnimi rešitvami na področju javnega in osebnega motoriziranega prevoza.



Dokument D.3.1.2.6 - Akcijski načrt za spodbujanje institucionalnega dialoga

## Povzetek

<b>1. Dokument D.3.1.2.6 - Akcijski načrt za spodbujanje institucionalnega dialoga</b> .....	
1.1 Opredelitev problema .....	4
1.2 Analiza zainteresiranih strani .....	5
1.2.1 Opredelitev zainteresiranih strani .....	6
1.2.2 Prednostno razvrščanje zainteresiranih strani .....	7
1.2.3 Razumevanje zainteresiranih strani .....	9
1.3 Načrt sodelovanja zainteresiranih strani .....	11
<b>2 Akcijski načrt</b> .....	
<b>3. Osredotočenost na meddržavni težki tovorni promet</b> .....	
3.1 Možne smeri projekta FORTIS .....	18
<b>4. Zadnje novosti v čezmejnem sodelovanju</b> .....	
<b>5. Zaključek</b> .....	
<b>PRILOGA I: Analiza zainteresiranih strani</b> .....	

## Kratek povzetek

Cilj dokumenta 3.1.2.6 je opredeliti akcijski načrt za spodbujanje institucionalnega dialoga z določitvijo poti za doseg tega cilja, vključno s koraki za ustanovitev stalnega skupnega medinstitucionalnega odbora.

Dokument 3.1.2.6 vsebuje naslednje ključne vsebine:

1. **analiza zainteresiranih strani;**
  2. **akcijski načrt kot stalen in vključujoč proces;**
  3. **osredotočenost na meddržavni težki tovorni promet.**
- Analiza **zainteresiranih strani** zajema faze opredelitve, razumevanja in določanja prednostnih nalog, na koncu pa predstavi korake konkretnega načrta sodelovanja. Partnerji projekta FORTIS si morajo prizadevati za sodelovanje zainteresiranih strani, da bi dosegli cilje projekta in spremljali učinkovitost njegovih rezultatov. Analiza zainteresiranih strani je predpogoj za pripravo akcijskega načrta in je ključna za dosežke odbora, izvedli pa smo jo s pomočjo vprašalnika za udeležence projekta, ki je kot priloga del tega poročila.
  - **Akcijski načrt** je bil opredeljen na podlagi predhodne analize, izvedene v dokumentu 3.1.2.5 - Poročilo o nacionalnih in regionalnih postopkih in pravnem ozadju - ki vključuje SWOT-analizo; isto poročilo vključuje tudi opis kritičnih točk, potreb in ciljev. V poročilu 3.1.2.6 so opisani posamezni koraki akcijskega načrta.
  - Poudarek na odnosih med Italijo in Slovenijo z vidika čezmejnega pretoka težkega blaga - pomemben cilj projekta FORTIS je boljše razumevanje in izboljšanje odnosov med državama z izvajanjem in izboljšanjem nadzora za težka tovorna vozila, ki se izvaja na meji.

Z upoštevanjem smernic za uvedbo akcijskega načrta lahko partnerji dosežejo ključne cilje projekta, kot so ustanovitev skupnega odbora, vzpostavitev platforme za upravljanje za takojšnje odzivanje na izredne razmere, spremljanje ukrepov in izboljšanje ali vzpostavitev sodelovanja na področju nadzora težkega tovornega prometa.

Ta dokument vsebuje tudi PRILOGO I, ki povzema vse zainteresirane strani, zbrane pri razvoju analize.

## 1. Dokument D.3.1.2.6 - Akcijski načrt za spodbujanje institucionalnega dialoga

Akcijski načrt, opredeljen na podlagi analize, izvedene v okviru dokumenta 3.1.2.5, zajema skupno in načrtovano pot, ki bi ji morali partnerji slediti za vzpostavitev institucionalnega dialoga med Italijo in Slovenijo, da bi razpravljali o vprašanjih, povezanih s civilno motorizacijo, registracijo vozil in upravljanjem v izrednih razmerah. Vzpostavitev stalnega skupnega medinstitucionalnega odbora je ključna za izboljšanje odnosov med Italijo in Slovenijo in tudi cilj tega dokumenta. Institucije bodo zlasti z izmenjavo informacij in strategij ter tudi z izkoriščanjem spletnih orodij lahko upravljale različna meddržavna vprašanja, kot so promet, zakonske razlike, epidemije in drugo. Uporaba spletne platforme bo omogočila hitro ukrepanje in takojšnje odzive, obenem pa bo izogibanje potovanjem pozitivno vplivalo na okolje.

### 1.1 Opredelitev problema

Za ta ključni del dokumenta je bistveno, da razumemo, zakaj so se partnerji odločili iti po tej poti in zakaj je tako pomembno graditi in utrditi čezmejni (italijansko-slovenski) institucionalni dialog. Glede na SWOT-analizo in glavne kritične točke, opredeljene v dokumentu 3.1.2.5, je mogoče razumeti glavne dileme. Povzetek SWOT-analize v nadaljevanju prikazuje glavne prednosti, slabosti, priložnosti in nevarnosti, ki se nanašajo na področje projekta (civilna motorizacija, registracija vozil, upravljanje v izrednih razmerah). Poleg tega nam rezultati analize razkrijejo elemente, ki so lahko pomembni pri izvajanju projektnih dejavnosti in so bili opredeljeni na naslednji način:

- **prednosti** so endogeni (notranji) dejavniki, ki se nanašajo na prednosti, potencialne podobnosti in skladnost z lokalnimi oziroma regionalnimi potrebami in cilji pri obstoječem čezmejnem sodelovanju. Elemente, ki predstavljajo projektne prednosti, lahko najdemo znotraj partnerstva, pri partnerjih ali vključenih zainteresiranih straneh. Nekaj primerov prednosti iz analize: **obstoječe državno in meddržavno sodelovanje med udeleženci projekta in/ali zainteresiranimi stranmi, izmenjava dobrih praks, že vključene pomembne zainteresirane strani (javni ponudniki lokalnega prevoza), namenska sredstva in/ali viri;**
- **slabosti** so endogeni (notranji) elementi, ki vključujejo pomanjkljivosti, kot so: **infrastrukturne pomanjkljivosti (v partnerstvu, npr. pomanjkanje skladov), obstoječe različne zakonodaje/postopki/modeli upravljanja med vključenimi udeleženci projekta, javnimi upravami in zainteresiranimi stranmi. Pomanjkanje sodelovanja v izrednih razmerah, tehnoloških rešitev in predpisov EU, neskladnost med cilji in izbranimi viri;**
- **priložnosti** je mogoče opredeliti kot eksogene (zunanje) elemente, ki lahko, če jih znamo izkoristiti, pozitivno vplivajo na projektne dejavnosti, mobilnost in okolje, promet, kakovost življenja, politike mobilnosti in komunikacijo z deležniki. To so denimo: **nove makroregionalne strategije (EUSALP AG7), ki bi jih bilo mogoče izkoristiti, izvedba pilotnih poskusov za preizkus možnih izboljšav (varno parkirišče, orodja za upravljanje**

prometa), tehnološke novosti, spremembe državnih ali regionalnih politik, finančne spremembe ali novosti (Sklad za oživitev gospodarstva<sup>1</sup>) (gospodarski in tržni), družbena preobrazba (kako ljudje razmišljajo, kupujejo, delajo), sodelovanje s podobnimi projekti (pozitivne izmenjave);

- **nevarnosti** so eksogeni (zunanji) dejavniki, ki negativno vplivajo na politično, gospodarsko in družbeno okolje (razvoj projektov), na primer **nove izredne zdravstvene razmere** (covid-19), ki povzročajo državne zapore, **dezinvesticije ali zmanjšanja tovarnega prometa zasebnega sektorja** zaradi stalnih težav (tatvine, prometni zastoji), nova gospodarska kriza, **infrastrukturne pomanjkljivosti** (v avtocestnem sistemu, v sistemu javnega prevoza).

Pandemija covid-19 je s svojimi problemi (ovire povezane z izmenjavo informacij, meddržavno upravljanje v izrednih razmerah, zakonske razlike, neustrezna infrastruktura) pokazala, kako težko je najti skupne rešitve za skupne težave (upravljanje čezmejnega prometa, dostava osnovnih dobrin). Glede na kritične točke pri doseganju ciljev projekta FORTIS in težave, opisane v SWOT-analizi, ta dokument zahteva opredelitev zainteresiranih strani, da se določijo ciljne skupine, z njimi povezane najboljše prakse, po možnosti IKT-orodja in politike, ki bi lahko bile ključne za uspeh pri doseganju ciljev projekta. Zato bo pomembno določiti glavne sodelujoče v skupnem odboru (med zainteresiranimi stranmi), odvisno od njihovega interesa, ustreznosti in vpliva na projekt. Vključevanje vseh teh akterjev z njihovimi področnimi izkušnjami in znanjem bi lahko bil način, s katerim bi se partnerji (prek skupnega odbora) lahko soočali in reševali nekatera najpomembnejša vprašanja, ki so bila obravnavana tukaj. Zato je za vključitev zainteresiranih strani v nadaljevanju podana podrobna študija o upravljanju te naloge zainteresiranih strani.

## 1.2 Analiza zainteresiranih strani

V tem poglavju so predstavljeni glavni ukrepi (koraki) za opredelitev analize zainteresiranih strani glede na predhodno opravljeno delo v dokumentu 3.1.2.5. Analiza je bila izvedena ob upoštevanju delavnic projekta FORTIS,<sup>23</sup> ki so potekale 17. in 18. junija 2020 v okviru dokumenta 3.1.2.4 - Delavnica zainteresiranih strani za izboljšanje usklajevanja postopkov. Po potrebi bi lahko partnerji po enakih korakih nadalje razširili analizo, da bi zbrali in zgradili večje omrežje zainteresiranih strani.

Korake opravljene analize lahko povzamemo, kot sledi:

**1. Identifikacija zainteresiranih strani (opredelitev):** dejavnosti »brainstorminga« (raziskave in razmislek o različnih zainteresiranih straneh) v zvezi s ključnimi zainteresiranimi stranmi, s čimer poskušamo ugotoviti, kateri akterji bi lahko bolje ustrezali potrebam projekta.

---

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

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

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

Seznam opredelitve zainteresiranih strani v PRILOGI I (vključena v tem dokumentu) prikazuje rezultate, pridobljene z dejavnostmi opredelitve. Opravljena je bila ocena, da bi bolje razumeli, katere zainteresirane strani so najbolj dragocene in zakaj bi bilo treba te šteti kot pomembne za projekt (ob upoštevanju akterjev, vključenih v podobne projekte). Končni rezultat je edinstvena opredelitev zainteresiranih strani, natančneje PRILOGA I.

**2. Prednostno razvrščanje zainteresiranih strani:** opredeljena je bila shema za določanje prednostnih nalog (**slika 1**) glede na interese in vpliv zainteresiranih strani na projekt. Z uporabo teh meril se kategorije zainteresiranih strani shranijo v različna polja (), s čimer lahko partnerji dobijo graf, ki je enostaven za uporabo, s specifikacijami za vsako vrsto zainteresiranih strani glede na njihovo stopnjo vpliva in interesa.

**3. Razumevanje zainteresiranih strani:** kot zadnji korak je bil analiziran seznam zainteresiranih strani, zbranih v PRILOGI I, da bi bolje razumeli, kakšno vlogo lahko igrajo v projektu, katere informacije želijo zbrati, kdo vpliva na njihovo mnenje ter druge podrobnosti, ki lahko izboljšajo sodelovanje med stranmi. Podajamo nekaj primerov vprašanj, ki so bila uporabljena za razumevanje zainteresiranih strani v tej fazi:

- Kaj motivira vaše zainteresirane strani?
- Katere vire potrebujete od njih?
- Kako se boste spopadli z nasprotovanjem kritičnih zainteresiranih strani?
- Katera je najboljša metoda komunikacije za vsako skupino zainteresiranih strani?
- Kako jih boste vključili v projekt?

Ta vprašanja so ključna za oblikovanje ustreznega načrta sodelovanja.

- **Načrt sodelovanja:** po končani analizi zainteresiranih strani bi morali partnerji odločno posredovati, določiti načrt sodelovanja ter delovati v smeri, da bi vključili določene akterje. V tem poročilu so opisani koraki do uspešnega načrta sodelovanja.
- Shema analize zainteresiranih strani je navedena v PRILOGI I na koncu tega dokumenta. Uporabljati bi jo bilo treba za vključevanje in obveščanje zainteresiranih strani med samim projektom in pozneje v skladu z opredeljenimi interesi ter strategijo sodelovanja, ki jo bodo opredelili partnerji.

Spodaj so podrobneje razložene faze **opredelitve**, **določanja prednostnih nalog** in **razumevanja**. Temu sledi načrt sodelovanja s konkretnimi koraki.

### 1.2.1 Opredelitev zainteresiranih strani

Matrica zainteresiranih strani v PRILOGI I predstavlja posebne informacije za vsako zainteresirano stran, zlasti kaj je zanje pomembno, kako lahko prispevajo k projektu, kako lahko negativno vplivajo na projekt in strategijo, ki bi jo morali partnerji projekta FORTIS uporabiti za njihovo sodelovanje.

Oprelitev zainteresiranih strani je bila mogoča tudi zaradi podatkov, zbranih na delavnicah<sup>45</sup> (ki so potekale od 17. do 18. junija 2020), ki so se ukvarjale predvsem z obvladovanjem izrednih razmer, ki sta ga med pandemijo covid-19 izvajali Italija in Slovenija (ter povezane agencije ali podjetja). Druga tema delavnice so bila vprašanja civilne motorizacije (in vključeni akterji), zlasti z vidika težkih vozil. Informacije, vključene v PRILOGO I, bodo koristne za partnerje, da bodo lahko ugotovili, kaj bo potrebno za začetek, nadaljevanje in sklepanje plodnega sodelovanja zainteresiranih strani. Oprelitev zainteresiranih strani je zasnovana tako, da partnerjem nudi bistvene elemente za njihovo ocenjevanje. Prvi štirje stolpci tabele opredelitve so zasnovani tako, da dajo bralcem glavne informacije o določeni zainteresirani strani: **ime, vrsta zainteresirane strani (javna ali zasebna), stopnja interesa in vpliva, vrsta interesa (možen vpliv) za projekt (glede na njihovo temeljno dejavnost)**. Cilj zadnjih treh stolpcev je partnerjem ponuditi nekaj nasvetov za oceno določene zainteresirane strani. Izvedena je bila analiza v zvezi z morebitnimi **prispevki** zainteresiranih strani, možnimi **ovirami** za zavezanost in kakšna bi morala biti najboljša **strategija** za njihovo vključitev. Vprašalnik, priložen v PRILOGI II, je bil uporabljen tudi za pridobivanje mnenj udeležencev projekta o opredelitvi zainteresiranih strani.

### 1.2.2 Prednostno razvrščanje zainteresiranih strani

Prednostno razvrščanje zainteresiranih strani na podlagi interesa in vpliva pomaga prepoznati ključne akterje in ukrepe, potrebne za njihovo upravljanje. Prednostno razvrščanje je bilo narejeno ob upoštevanju različnih ravni pomembnosti zainteresiranih strani, v skladu s predhodnimi ocenami, opravljenimi v fazi opredelitve. Del tega koraka je lahko določitev, katere zainteresirane strani lahko podpirajo projekt in katere bi ga lahko zavirale, kar je lahko ključni dejavnik za uspeh samega projekta. Močne zainteresirane strani lahko pozitivno ali negativno vplivajo na projekt, zato jih je pomembno vključiti že vnaprej in v fazah projekta FORTIS ohraniti pravo raven komunikacije. Na osnovi kategorij zainteresiranih strani (na primer javno podjetje, zasebno podjetje) na shemi, bi lahko zainteresirane strani ponovno izvedle štiri spodnja polja (Slika 1). Na ta način je bilo mogoče določiti ustrezne zainteresirane strani za institucionalni dialog, ohraniti prave povezave z njimi ter upoštevati njihovo vlogo in interese; tako bi lahko cilje projekta dosegli na boljši način. Kriteriji, ki se uporabljajo za opredelitev pomembnosti zainteresiranih strani, so **interes in vpliv**. Študija, izvedena v PRILOGI I, temelji na naslednji shemi. V naslednjem poglavju **1.2.3 Razumevanje zainteresiranih strani** je pojasnjeno, kako lahko morebitna kombinacija teh dveh meril, interesa in vpliva, opredeli zainteresirano stran kot »ključnega akterja« ali zainteresirano stran kot šibkejši člen na mreži.

---

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>



**Slika 1: Analiza zainteresiranih strani in prednostno razvrščanje za projekt FORTIS**



### 1.2.3 Razumevanje zainteresiranih strani

Razumevanje zainteresiranih strani pomeni razumeti, na kateri stopnji pomembnosti so. Kot prikazuje slika (**Slika 1: Analiza zainteresiranih strani in prednostno razvrščanje za projekt FORTIS**), so **ključni akterji**, ki so bili opredeljeni kot partnerji projekta FORTIS, tisti v oranžnem polju. S temi subjekti je treba skrbno ravnati, za njihovo uspešno sodelovanje pa je bistveno razumeti njihove prednostne naloge, torej če so **gospodarsko** ali **politično** usmerjene, in najti najučinkovitejši način sporočanja večdimenzionalnih koristi, ki jih lahko prinese to sodelovanje v smislu gospodarske, socialne in okoljske trajnosti za območje in okoliško ozemlje. Ključni akterji so bili opredeljeni glede na teme, cilje in interese institucionalnega dialoga in so:

- italijanske regionalne javne uprave, ki se ukvarjajo s prometom in infrastrukturo;
- lokalne javne uprave, ki se ukvarjajo z infrastrukturo, prometom;
- občine;
- javne/zasebne agencije, ki upravljajo promet;
- italijanski regionalni javni organ (civilna motorizacija);
- slovenski nacionalni javni organ (Ministrstvo za infrastrukturo, upravljanje prometa);
- italijanski/slovenski javni/zasebni organi (ponudniki lokalnega javnega prevoza);
- policija.

Ti akterji bodo olajšali notranjo razpravo. Upoštevanje njihovega vpliva in interesa za projekt je koristno za razumevanje njihove vloge. **Regionalni /nacionalni organi ter lokalne oblasti** so ključni akterji zaradi njihovega položaja pri določanju čezmejnih izmenjav in politik (javni prevoz, trgovske izmenjave). Njihov vpliv na politiko, zakonodajo, spodbude in lokalni strateški razvoj je temeljnega pomena za projekt. Zato bi lahko bili ključni subjekti akterji, ki bi lahko ponudili ustrezen kontekst pri opredelitvi dialoga skupnega odbora. Če upoštevamo teme, na katere se osredotoča institucionalni dialog (lokalni javni prevoz, olajšanje povezav med Italijo in Slovenijo, spodbujanje zelene in pametne mobilnosti, zagotavljanje boljših rešitev za državljane na področjih javnega prevoza in meddržavne mobilnosti), in vrsto zainteresirane strani, je jasno, da se interesi zainteresirane strani skladajo z interesi udeležencev projekta. Sodelovanje s temi zainteresiranimi stranmi bi lahko bilo koristno za projekt FORTIS, zato jim je treba že od začetka nameniti veliko pozornosti, in tudi kadar niso vključeni kot partnerji ali opazovalci, morajo biti del stalnega dialoga in sodelovanja. Ustanovitev skupnega odbora za reševanje meddržavnih problemov, ki bi celovito izboljšalo italijansko-slovensko sodelovanje, je vsekakor v skladu z interesom teh javnih uprav. Hkrati bo ponudnike lokalnega javnega prevoza (javne ali zasebne) zagotovo zanimal projekt, namenjen izboljšanju čezmejnega prometnega sistema. Interesi teh zainteresiranih strani bi morali biti na prvem mestu, tudi zato, ker se njihove prioritete ujemajo s tistimi v partnerstvu.

V rumeno polje so vključeni subjekti, ki so bili pri prednostni razvrstitvi opredeljeni kot zainteresirane strani z **manjšim interesom** za projekt, vendar z **velikim vplivom**. To so državni organi, zasebna podjetja ali javni organi, ki imajo pomembno vlogo pri projektu.

Zasebna ali javna podjetja in razvojni centri bi lahko bili akterji, ki pomembno prispevajo k opredelitvi tematike institucionalnega dialoga. Državne oblasti imajo z državnimi strategijami, predpisi in davčnimi ukrepi velik vpliv na upravljanje prevoza (potniškega in tovornega), prehod na nizkoogljično gospodarstvo ter podnebni razvoj. Glede na pomemben položaj ali vlogo pri prometnih tematikah teh akterjev je lahko njihov vpliv resničen in velik, čeprav nižji od vpliva ključnih igralcev. Pomembno je ohranjati njihovo zadovoljstvo z razumevanjem njihovih hitro razvijajočih se potreb, pa tudi učinkovito predstaviti prednosti projekta, povečati privlačnost območij in s tem zagotoviti dolgoročno donosnost naložb in gospodarsko vzdržnost. Po drugi strani pa imajo ti akterji zaradi njihove hierarhične vloge in pomembnega položaja pri vprašanjih, ki se jih projekt dotika v omejenem obsegu, manj interesa. Ti akterji so:

- italijanske nacionalne javne uprave, ki se ukvarjajo s prometom in infrastrukturo;
- zasebna prevozna podjetja;
- javni razvojni organi, raziskovalne ustanove;
- gospodarske zbornice;
- upravitelj železnic (javni ali zasebni organi);
- zasebni razvojni centri.

Sledi cel niz subjektov s **srednje velikim do velikim interesom** za projekt in **srednje velikim do majhnim vplivom** z različno stopnjo intenzivnosti, odvisno od lokacije, področja delovanja in vloge v javnem/zasebnem merilu. Te zainteresirane strani so uvrščene v modro polje. Te subjekte (javne upravitelje, pristanišča, letališča in upravljavce avtocest) je treba skrbno opredeliti in upoštevati, saj so lahko pomembni zavezniki projekta, zahvaljujoč mrežnim zmogljivostim, ki bi jih zaradi svojega položaja lahko vključili v institucionalni dialog. Zato bi lahko bili tudi ključni akterji za podporo in odobritev pobud ter vplivali na javno mnenje o projektu in širili rezultate projekta. Njih je treba obveščati med celotnim projektom in vključevati mreže ter združenja na različnih ravneh (združenja kategorij, svetovalne agencije, razvojne agencije).

Akterji s **srednjim do velikim interesom**, a **majhnim vplivom**, bi morali biti obveščeni o dosežkih projekta in glavnih informacijah. Ti akterji so:

- javni/zasebni upravitelj pristanišča;
- italijanski nacionalni organ (nacionalno združenje prevoznikov/voznikov);
- javni/zasebni upravitelj avtoceste;
- italijanski nacionalni javni organ (upravitelj pristaniškega razkladaljšča);
- evropski pravni instrument/organi.

Akterje z **majhnim interesom** in **majhnim vplivom** morajo partnerji redno spremljati, da bi upoštevali morebitne priložnosti. Ti akterji so:

- javni/zasebni upravitelji letališč (javni ali zasebni organi);

- nacionalna/regionalna/lokalna združenja prevoznikov, podjetja (italijanska in slovenska);
- svetovalne agencije (avtomobilska, prometna, lokalni ponudniki prevoza);
- šole vožnje;
- italijanski nacionalni javni organi (pristaniški organi);
- zasebna podjetja (infrastruktura, parkirišča).

### 1.3 Načrt sodelovanja zainteresiranih strani

Po opredelitvi, prednostnem razvrščanju in razumevanju zainteresiranih strani je treba zdaj pojasniti, kako je mogoče vključiti akterje, ki so jih partnerji izbrali glede na opredeljena merila. Z izvajanjem takšnih dejavnosti sodelovanja partnerji izboljšajo svoje splošne sposobnosti za doseganje pomembnih rezultatov v meddržavnem sodelovanju. Sledi nekaj ponazoritvenih korakov, ki bi jih partnerji lahko uporabili za določitev načrta sodelovanja:

1. **Načrtovanje:** zgornja analiza zainteresiranih strani je določila, posnela in opredelila (faza opredelitve in prednostnega razvrščanja), ob upoštevanju nujnosti, ki jo zainteresirane strani čutijo glede svojih problemov, pomembnost njihovega interesa in moči pri vprašanjih, povezanih s projekti. Nato je poskušala razumeti njihovo motivacijo, cilje in to, katere zainteresirane strani bi lahko resnično dragoceno prispevale k reševanju vprašanj projekta (faza razumevanja). Za uspešno sodelovanje so v prvem koraku pomembni določitev osnovnih ciljev načrta sodelovanja, razmislek o glavnih težavah in navezovanje stikov z zainteresiranimi stranmi. Pri tem je ključno upoštevati prednostne naloge zainteresiranih strani v zvezi s cilji partnerstva. To je začetna faza, ki mora upoštevati analizo zainteresiranih strani.
2. **Ustvarjanje zaupanja:** različne zainteresirane strani bodo imele različne ravni zaupanja in pripravljenosti na zaupanje. Prepoznavanje tega in način interakcije z njimi bosta zato najpomembnejša.
3. **Posvetovanje:** da bi dosegli splošen uspeh sodelovanja je v tej fazi pomembno:
  1. doseči pravično zastopnost vseh zainteresiranih strani in njihovih interesov;
  2. zagotoviti informacije in predloge kot neposreden odziv na pričakovanja in interese predhodno opredeljenih zainteresiranih strani, in ne samo informacije, ki ustrezajo notranjim (projektnim) ciljem in dejavnostim;
  3. zainteresiranim stranem zagotoviti izčrpne osnovne informacije;
  4. biti realen pri pogajanjih glede pričakovanj, potreb in ciljev, saj bo to pomagalo pri doseganju dogovorov in grajenju zaupanja. Posvetovalni postopek vključuje osebne razgovore, delavnice, ciljne skupine, javna srečanja, ankete in druga participativna orodja. Pomembno je izbrati ustrezen postopek za vsako skupino zainteresiranih strani, ker model ne ustreza vsem.
4. **Odzivanje in izvajanje:** treba se je odločiti o ukrepih za vsako dogovorjeno vprašanje in razumeti možne odzive zainteresiranih strani na predlog.
5. **Spremljanje, vrednotenje in dokumentiranje:** upravljanje znanja je ključno za pridobivanje informacij in izmenjavo naučenega. K preglednosti postopka v veliki meri pripomore natančna dokumentacija. Partnerji bi morali redno preverjati napredek v

odnosih med stranmi ter morebitne pozitivne in negativne rezultate, ki izhajajo iz njih. Nato bi morali te podatke deliti s zainteresiranimi stranmi.

Zgornje korake bi morali partnerji uporabiti kot smernice za oblikovanje lastnega načrta sodelovanja.

- Notranja usklajenost partnerstva glede na pričakovanja, vloge in rezultate je bistvenega pomena za skupno izhodišče in pričakovanje enakih rezultatov sodelovanja. Partnerji bi morali biti prilagodljivi, upoštevajoč različna stališča, pritiske in poslovne cilje. Zelo pomembno je, da z zainteresiranimi stranmi ustvarimo zaupen odnos in jim pomagamo razumeti različna stališča in motivacijo. Vodje projektov in/ali skupni koordinatorji skupnega odbora bi morali zato oceniti stopnjo zaupanja v razmerju do določene zainteresirane strani. Razumevanje motivacije zainteresiranih strani (in organizacije) in preglednost lahko pomagata premagati razlike. Organizacija mora prepoznati pomen in problematiko različnih pogledov ter zavezanost vsake zainteresirane strani.

Kultura organizacije (udeležencev projekta/zainteresiranih strani) bo vplivala na način vključevanja zainteresiranih strani. Zato je vrednotenje korporativne kulture (partnerjev in zainteresiranih strani) pomembno za opredelitev dejavnikov, ki omogočajo sodelovanje in ovir za sodelovanje zainteresiranih strani. Ocenjevanje pomanjkljivosti in težav, ki izhajajo iz drugih projektov, bo organizaciji pomagalo, da se izogne kritičnim točkam.

Za učinkovito sodelovanje so ključne komunikacijske dejavnosti, da se področne zainteresirane strani seznanijo s projektom. Ta cilj bo dosežen predvsem s komunikacijo in širjenjem informacij interesnim skupinam in oblikovalcem politike. Komunikacijski del posla bo tako ključen za doseganje ciljev projekta.

## 2 Akcijski načrt

### 2.1 Uvod v akcijski načrt

Akcijski načrt je bil določen na osnovi predhodne analize iz dokumenta 3.1.2.5 (SWOT) in tukaj predstavljene analize zainteresiranih strani. Partnerjem zagotavlja skupno in načrtovano pot za oblikovanje institucionalnega dialoga med Italijo in Slovenijo na področju javnega in osebne motoriziranega prevoza in glede drugih vprašanj.

Člani prihodnjega skupnega odbora, ki so vključeni v te dejavnostih, bi morali sodelovati, da bi zagotovili izmenjavo informacij in strategij (tudi prek spletne platforme, ki bi bila koristna za spopadanje z morebitnimi izzivi) pa tudi zaradi obvladovanja kritičnih situacij, kot je obvladovanje izrednih razmer v prometu (zapora dostopov do meja), koordinacija in usklajevanje administrativno-birokratskih vprašanj in zdravo upravljanje v izrednih razmerah.

Partnerji morajo pri oblikovanju skupnega odbora upoštevati predvidene faze, katerim je treba slediti. Pred uvedbo korakov akcijskega načrta morajo partnerji opredeliti svoj načrt sodelovanja in vključiti zainteresirane strani, zlasti pa razumeti, katere akterje želijo vključiti v skupni odbor. Po odločitvi glede vključenosti v sodelovanje lahko partnerji nadaljujejo s koraki akcijskega načrta, ki so opisani spodaj.

## 2.2 Določitev osnove za oblikovanje dejavnosti (zakaj, kdo, kaj, kako)

V dokumentu 3.1.2.5 - Poročilo o nacionalnih in regionalnih postopkih in pravnem ozadju, je opredeljen pravni zakonski okvir projekta FORTIS. SWOT-analiza bo, skupaj z izpostavljenimi glavnimi kritičnimi točkami in priporočili glede politik, temeljni podporni element pri določitvi strukture odbora. Hkrati je celo analiza zainteresiranih strani ključna za razumevanje, kako opredeliti akcijski načrt in kdo mora biti prisoten v skupnem odboru. Na podlagi tega so bila določena naslednja izhodišča:

- **težave:** pomanjkanje institucionalnega dialoga med Italijo in Slovenijo, obvladovanje izrednih razmer, sodelovanje med javno upravo in zasebnimi akterji;
  - **potrebe:** opredeliti in izboljšati institucionalni dialog, izboljšati meddržavno sodelovanje z nekaterimi instrumenti (skupni odbor in platforma);
  - **razlogi** za ustanovitev skupnega odbora: odpraviti pomanjkanje dialoga, okrepiti sodelovanje, obvladovati nujne primere, odpraviti razlike v zakonodaji.
5. **Ovire**, ki bi lahko vplivale na oblikovanje institucionalnega dialoga. Izhajajoč iz zakonske analize 3.1.2.5 (vrzeli) in SWOT-analize (pomanjkanje sredstev, manjkajoči sporazumi, različne zakonodaje, nezmožnost vključevanja ključnih zainteresiranih strani, infrastrukturne ovire, zakonodajne ovire).
  6. **Referenti**, ki bodo del upravnega odbora (že del projekta): referenti projekta za vsakega partnerja, akterji iz področij delovanja partnerjev (promet, trgovina, politike). Opazovalci Evropske unije, lokalni javni prevozniki, prometne agencije, predstavniki civilne motorizacije.
  7. **Teme:** ukrepanje v nujnih primerih, civilna motorizacija (težki tovornjaki), registracija vozil, usposabljanja in dovoljenja za voznike, zakonske razlike, sodelovanje na področju javnega prevoza.
  8. **Struktura odbora in dialoga** (tipologija, urnik sestankov, skupni protokoli, sporazumi): **skupni odbor kot stalna skupina**, ki se redno sestaja.

## 2.3 Dejavnosti

Glavne cilje akcijskega načrta lahko povzamemo, kot sledi:

- **ustanovitev skupnega odbora:** uradna odločitev o ustanovitvi skupnega odbora na podlagi tipologije, strukture, tematike in predhodno opredeljenih akterjev;
- **uvedba orodij IKT:** oblikovanje spletne platforme za izmenjavo informacij in strategij za upravljanje številnih vprašanj, kot so promet na čezmejnem območju, izredne razmere, izboljšanje meddržavnega sodelovanja;
- **koordinacija in hitro odzivanje na izredne razmere:** opredeliti, kdo, kako in kdaj bo mogoče jasno odgovoriti na določeno izredno situacijo;
- **spremljanje rezultatov in učinkov:** določiti pogostost revizije ciljev, organizirati dejavnosti in postopke spremljanja in vrednotenja (kazalniki uspešnosti, cilji, odgovornosti...), postaviti nadzornike dejavnosti spremljanja (učinki odbora in platforme), določiti, kdo bo spremljal splošne rezultate odbora in platforme, izvajati dejavnosti spremljanja za stalno izboljševanje.

Spodaj so navedeni posamezni cilji in dejavnosti akcijskih načrtov.

### KORAKI AKCIJSKEGA NAČRTA

CILJI	DEJAVNOSTI
<p><b>Ustanovitev skupnega odbora</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Uradna odločitev o temah, ki jih bo odbor obravnaval</li> <li>2. Uradna opredelitev tipologije odbora (stalna skupina)</li> <li>3. Uradna odločitev, katere referente javne uprave (ki tudi prihajajo iz določenih oddelkov) vključiti v odbor</li> <li>4. Opredelitev sredstev/virov za odbor in platformo</li> <li>5. Upoštevanje zainteresiranih strani iz PRILOGE I in se uradno odločiti, kateri izmed njih bodo člani skupnega odbora in kdo bo imel vlogo opazovalcev/svetovalcev</li> <li>6. Jasna institucionalizacija odbora s sporazumom med Italijo (ali FJK) in Slovenijo;</li> <li>7. Odločanje o sestankih, načrtovanih na regionalni in lokalni ravni</li> <li>8. Odločanje o lokacijah za sestanke</li> <li>9. Odločanje o morebitni spletni platformi za srečanja (ob upoštevanju razdalj in možnih ovir)</li> <li>10. Ukrepi za vključitev združenj državljanov, da se doseže splošni cilj projekta FORTIS</li> <li>11. Sodelovanje policije pri izvajanju mejne kontrole</li> <li>12. Skupni protokoli za čezmejni nadzor</li> </ol>
<p><b>Uvedba orodij IKT</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dogovori o izvedbi spletne platforme (lastnik platforme, ki bo skrbel za vzdrževanje, kdo bo plačal orodje)</li> <li>2. Izbira glede strukture platforme (funkcije, postavitev, grafika, orodja)</li> <li>3. Opredelitev dostopa do platforme (člani skupnega odbora, zainteresirane strani ali akterji, ki sodelujejo pri določenih temah, državljeni)</li> <li>4. Izbira zunanjega razvijalca, ki oblikuje spletno platformo z določenimi lastnostmi</li> <li>5. Določitev skrbnika/-ov platforme (posebni viri, ki so trajno namenjeni platformi)</li> <li>6. Izbira stalne spletne platforme, ki bo zagotavljala interakcijo in komunikacijo</li> <li>7. Obveščanje ključnih akterjev in državljanov o prisotnosti platforme in njenih ključnih značilnosti</li> </ol>
<p><b>Koordinacija in hiter odziv na izredne</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ustanovitev delovne skupine za nujne primere, povezane z odborom (ali neodvisne), ki bi se lahko ob večjih izrednih razmerah hitro znova združila (promet, potrebe pri nadzoru)</li> </ol>

razmere	<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Opredelitev postopkov za izredne razmere, protokol, sestanki, referenti, člani</li> <li>3. Koordinacija funkcij platforme in opozoril s postopki delovne skupine</li> </ol>
Spremljanje rezultatov in učinkov	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Opredelitev načrta in postopkov ocenjevanja in spremljanja (vključno s kazalniki uspešnosti, cilji, odgovornostmi in pogostostjo revizij ciljev)</li> <li>2. Uradna odločitev o tem, kdo bo spremljal rezultate, učinke in uspešnost tako odbora kot platforme</li> <li>3. Spremljanje splošnih rezultatov, ki izhajajo iz odbora in platforme</li> <li>4. Ocenjevanje za nenehno izboljševanje</li> </ol>

V nadaljevanju so glavni koraki akcijskega načrta podrobneje opisani.

### 1. Ustanovitev čezmejnega skupnega odbora

Z vidika metodologije projekta FORTIS bi moral skupni odbor zagotoviti pogosto izmenjavo informacij in strategij, takojšen odziv na različne izredne razmere, kot so prometni zastoji, epidemije in ekstremni naravni dogodki. Skupni odbor bo z izmenjavo protokolov, sporazumov in memorandumov o soglasju zagotovil tudi koordinirano in usklajeno upravljanje postopkov registracije vozil in izdaje voznških dovoljenj ter usposabljanja voznikov v obeh vpletenih državah. V tej končni fazi oblikovanja skupnega odbora morajo partnerji sprejeti uradne odločitve o: vrsti, strukturi in virih skupnega odbora, glavnih temah, referentih in organizaciji dialoga.

### 2. Orodja IKT v projektu

Pandemija covid-19 je evropske države naučila, da lahko v določenih situacijah učinkovite tehnologije in sposobnost njihove uporabe pomenijo resnično spremembo. Ena največjih težav, ki so se pojavile v teh izrednih zdravstvenih razmerah, je nezmožnost ustrezne komunikacije, da bi se izognili razdaljam in krizi, ki je preprečila fizične interakcije med Italijo in Slovenijo. Dejansko je glavni cilj projekta FORTIS opredeliti in dokončati oblikovanje stabilnega in stalnega institucionalnega dialoga med javnimi upravami teh dveh držav. Da bi se v prihodnje izognili situacijam, kakršna se je pravkar zgodila, bo vzpostavljen skupni čezmejni odbor. Kljub temu bodo izredne razmere lahko vedno ovirale komunikacijo in osebne sestanke članov skupnega odbora.

Zato bo ključno uporabiti orodja IKT in na splošno tehnološka sredstva, da bi se izognili tem zapletom in obenem zagotovili pogostejšo interakcijo in izmenjavo informacij. Zato je eden najpomembnejših razlogov za nujnost uporabe orodij IKT ta, da se institucionalni dialog ne sme omejiti na redna srečanja članov skupine in na vprašanja, s katerimi bi se lahko srečali na teh sejah. Pravzaprav je za opredelitev stalne in dragocene medsebojne povezanosti med državami pomembno predvsem to, da bodo lahko s pomočjo tehnoloških komunikacijskih sredstev javne uprave in akterji, ki urejajo vprašanja prometa, izrednih razmer in javnega in osebnega motoriziranega prevoza, ves čas v stiku. To bo koristno, če se bo treba soočiti in rešiti različne težave. Dejansko je oblikovanje **platforme za upravljanje** uvodna stopnja za izboljšanje institucionalnega dialoga med Italijo in Slovenijo. Platforma bo uporabna tudi za

obvladovanje in reševanje nekaterih težav, ki se pojavljajo na meddržavnem področju in odnosih. Tu so predstavljene nekatere glavne funkcije, priporočene v zvezi s platformo:

1. meni za posamezna področja (javni in osebni motorizirani prevoz, izredne razmere, voziško dovoljenje in usposabljanja);
2. poseben javni del, posvečen voznikom in državljanom (zakonodaja, sporazumi, stiki);
3. rubrika z novicami;
4. rubrika, posvečena virom in dejavnostim, ki se izvajajo za doseganje skupnih ciljev;
5. poseben interaktivni odsek (zaseben), ki je namenjen temam/članom skupnega odbora in interakcijam ključnih zainteresiranih strani;
6. služba za nujne primere;
7. osebje in kontaktni podatki;
8. integrirana platforma za sestanke (tako za skrbnika platforme kot za člane odbora).

### 3. Rezultati in ocenjevanje učinkov

Dejavnosti skupnega odbora in platforme morajo še naprej učinkovito delovati na dolgi rok, tudi v posebnih okoliščinah (epidemije ali pandemije) in jih je treba vsekakor spremljati. Dejavnosti (s podporo zainteresiranih strani), učinkovitost skupnega odbora in platforme (in ustreznih struktur), načini delovanja, rezultati in učinki odbora in platforme, kakovost in prispevki vključenih zainteresiranih strani - vse te dejavnike je treba redno spremljati in ocenjevati.

Dejansko bo pomembno predvsem to, da bodo partnerji določili ustrezne subjekte za izvajanje teh dejavnosti spremljanja in vrednotenja ter z njimi povezane stike, ki bodo vključeni v dejavnosti in postopke spremljanja in vrednotenja (kazalniki uspešnosti, opredeljeni v dokumentu 3.1.2.5), ob upoštevanju končnih dosežkov in zadovoljstva zainteresiranih strani z rezultati, doseženimi z dejavnostmi skupnega odbora. S tem dinamičnim pristopom bi morali partnerji ugotoviti, ali so njihovi cilji izpolnjeni, jih oceniti in sprejeti jasne ukrepe za izboljšanje ali popraviljanje ukrepov skupnega odbora. Mogoče bi bilo mogoče spremeniti ali revidirati strukture, člane, teme, sredstva in zainteresirane strani, ki se uporabljajo za ustanovitev skupnega odbora. To bi lahko bil najboljši pristop za zmanjšanje tveganj in doseganje ciljev projekta FORTIS.

### 3. Osredotočenost na meddržavni težki tovorni promet

Namen projekta FORTIS je izboljšati meddržavne storitve javnega prevoza med Italijo in Slovenijo. Na splošno želi ta projekt izboljšati sodelovanje med tema državama na področju prometa ter državljanom zagotoviti boljše, trajnostne in inovativne rešitve. Kljub temu je bilo eno največjih vprašanj, ki se je pojavilo med pandemijo covid-19, povezano s tovrstnimi prevozi in ogromnimi težavami pri zagotavljanju nemotenega pretoka težkega tovornega prometa na cestah. To je tudi razlog, da se je predhodna analiza, izvedena v dokumentu 3.1.2.5 - Poročilo o nacionalnih in regionalnih postopkih in pravnem ozadju, dotaknila točk, ki niso v celoti povezane s sektorjem lokalnega javnega prevoza. Cilj dokumenta 3.1.2.6 je udeležencem projekta zagotoviti glavne elemente za izvajanje institucionalnega dialoga med italijanskimi in slovenskimi oblastmi (akcijski načrt → skupni odbor). Vendar pa želi to



poročilo glede na osredotočenost projekta na mejni nadzor opisati tudi možen mehanizem sodelovanja med Italijo in Slovenijo za to posebno temo. Za dosego tega cilja je bilo opravljenih več raziskav in posvetovanj, zlasti z Inšpektoratom za infrastrukturo RS,<sup>6</sup> ki ima osrednjo vlogo na področju nadzora cest/tovornega prometa v državi (težki promet).

Inšpektorat je vladni organ Ministrstva za infrastrukturo RS, ki se ukvarja z izvajanjem nadzora skladnosti predpisov na področjih železniškega prometa, cestnega prometa, železniške in cestne infrastrukture, žičniških naprav in varnosti na smučiščih, električne in toplotne energije in rudarstva. Inšpekcijski pregledi se izvajajo, da se zagotovi skladnost z zakonodajnimi določbami (predpisi EU). Ta inšpektorat ureja primere, pri katerih se v praksi ugotovi neskladnost s predpisi, in primere, v katerih lahko neizpolnjevanje posredno ogrozi življenje ali zdravje ali povzroči precejšnjo materialno škodo. Zahvaljujoč temu posvetovanju je bilo mogoče razumeti vlogo ECR (Euro Control Route).

#### ➤ **ECR: Euro Control Route. -Struktura meddržavnega nadzornega sistema**

ECR je delovna skupina, ki združuje več evropskih držav, prek katere države sodelujejo pri izvajanju cestnega nadzora, tudi tistega na mejah. ECR je agencija, ki je nastala v sodelovanju držav Beneluksa in je v svoji strukturi in dejavnostih doživela nekaj sprememb. Danes je ECR skupina evropskih služb za prometne nadzorne službe, ki sodelujejo pri izboljšanju varnosti v cestnem prometu, trajnosti, poštene konkurence in pogojev dela v cestnem prometu z dejavnostmi, ki upoštevajo obstoječe predpise.

**Dejavnosti ECR so osredotočene na štiri stebre:**

1. koordinirani čezmejni pregledi;
2. izmenjava informacij o izvršbah;
3. izobraževanje in usposabljanje;
4. usklajevanje;
5. konsolidirana stališča/skupni interes in vpliv na postopek odločanja.

Vsaka evropska država (celinska) lahko sodeluje v ECR, vendar med udeleženci niso obvezni dvostranski sporazumi. Države članice EU podpišejo prijateljski sporazum, da postanejo članice ECR. Državni inšpektorati, ki so del ECR, so subjekti, ki izvajajo dejavnosti, predvidene v ECR. Upoštevati je treba tudi državno zakonodajo in delitev oblasti v državah, ki jih sestavljajo regije, da bi lahko razumeli, kdo ima pravico zaprositi za članstvo.

Danes med Slovenijo in drugimi državami ni sklenjenih zakonskih sporazumov, vendar je sodelovanje v ECR ključni element, ki omogoča sodelovanje med Slovenijo in drugimi državami (Italija ne sodeluje v ECR). Zato bi sodelovanje Italije v tej delovni skupini (ECR)

---

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

lahko tudi izboljšalo sodelovanje med državama in omogočilo homogen nadzor težkih tovornjakov (tovorni promet) na mejah. Euro Control Route je neformalno/formalno združenje; udeležbo plačajo vlade (ministrstvo). Kontrolna soba, ki jo določa ECR, omogoča stike med različnimi državnimi inšpektorati in sodelovanje v zvezi z mejnim nadzorom. Za skupno delo inšpektoratov niso določeni nobeni dokumenti, ampak se odnosi med temi državnimi agencijami upravljajo preprosto z izmenjavo e-pošte ali podobno. Potek dela za meddržavni nadzor je zelo praktičen in preprost:

1. ko želi inšpektorat izvesti nadzor, svoj namen deli z referenti (inšpektorati) drugih držav, s katerimi želi izvajati čezmejni nadzor (s telefonskimi klici ali izmenjavo e-pošte);
2. na obeh straneh meje med inšpekcijskimi in policijskimi organi sledi jasna opredelitev datuma in lokacij mejnih kontrol;
3. osebje inšpektorata ne izvaja fizičnega nadzora, vendar dva uradnika inšpektorata brez uniforme kot opazovalca sodelujeta pri nadzoru druge države (preverjata dejavnosti, ki jih izvajajo organi);
4. fizični nadzor se izvaja na mejnih točkah (vnaprej določeno mesto). Preverjanje poteka sočasno. Ko so kontrole končane, si policisti izmenjajo pridobljene ugotovitve.

Možne razlike v nacionalnih zakonodajah resno ogrožajo uspeh mejnih cestnih pregledov tehnične brezhibnosti (pomembno je preveriti, kaj je v eni državi dovoljeno, v drugi pa ne; na primer voznik, ki vozi preveč časa in brez premora). Nadzor se opravlja, da se potrdi, ali tovornjaki spoštujejo tehnične in socialne predpise (nacionalna zakonodaja ali zakonodaja EU). Nadzor, ki zadeva fiskalna/tehnična vprašanja, izvajajo običajni in finančni policijski organi (Finančna straža v Italiji) s tehnično podporo zunanjih dobaviteljev v primeru posebne opreme (na primer za tehtanje tovornjaka ali nadzor emisij).

### 3.1 Možne smeri za projekt FORTIS

Pojasnilo glede ECR, inšpektorata in načina izvajanja meddržavnega nadzora je bilo potrebno, da bi udeleženci projekta razumeli, kako danes deluje sistem nadzora cest v Sloveniji in državah članicah ECR. Udeleženci projekta FORTIS bi lahko izvajali akcijski načrt in sledili SWOT-analizi, s čimer bi postavili temelje za širše sodelovanje, pri čemer bi upoštevali tudi priložnost, da po potrebi vključijo italijanske državne akterje. Bistveno je upoštevati glavni cilj projekta FORTIS, ki se želi doseči s tem dokumentom: opredeliti akcijski načrt za spodbujanje institucionalnega dialoga z zagotavljanjem načrtovane poti za doseg tega cilja, vključno s koraki za ustanovitev stalnega skupnega medinstitucionalnega odbora. Najti način za izvedbo sodelovanja pri nadzoru težkega tovornega prometa mora biti dopolnilo prvemu cilju projekta.

Glede na prej pojasnjeno v zvezi z ECR in kontrolami, bi morali udeleženci projekta natančno analizirati bistvene priložnosti. **Italija** bo lahko s sodelovanjem v ECR ali **samostojno organizirala dvostranski periodični nadzor s tujimi inšpektorati**, s čimer bo uvedla nov sistem nadzora na mejah s Slovenijo s preverjanjem tovornjakov, ki prihajajo iz držav EU in držav, ki niso članice EU. Na ta način lahko Italija izboljša nadzor tehnične in socialne skladnosti ali drugo (poreklo izdelkov, fiskalna pričakovanja itd.) ter upošteva vse predpise

EU, ki so na široko obrazloženi v dokumentu 3.1.2.5. Po drugi strani pa je cilj projekta FORTIS opredeliti delovno skupino (skupni odbor), ki omogoča sodelovanje med državnimi organi. Zato bi bilo treba razmisliti, ali bi odbor lahko postal točka sodelovanja tudi za težki tovorni promet, pri čemer bi vključili zainteresirane strani, ki imajo v tem kontekstu pomembno vlogo (tovor, nadzor) z različno stopnjo vpletenosti (Slika 1), kot so upravitelji pristanišč in pristaniških razkladalšč in zasebna prevozna podjetja. Ta dokument lahko izbere različne smeri, odvisno od tega, za katero pot se odločijo udeleženci projekta. V skladu z odločitvijo partnerjev bi ta dokument lahko sledil naslednjim smerem:

1. **Preoblikovati akcijski načrt** in nato še skupni odbor, vključno s konotacijo nadzora tovora z ustvarjanjem edinstvenega instrumenta sodelovanja. Pri tem je na primer treba razširiti število in vrste vključenih zainteresiranih strani, posodobiti referente odbora, povečati količino dodeljenih sredstev, odzivi v izrednih razmerah bi morali upoštevati pomembnejša vprašanja, IKT je treba določiti za uporabo s strani podjetij, da se zainteresiranim stranem (večinoma zasebnim) omogoči dostop do orodij in njihovo uporabo.
2. **Opredeliti dva ločena modela sodelovanja** (skupni odbor in nadzorna soba za težki tovor in nadzor). Če udeleženci projekta ne verjamejo, da bi moral projekt FORTIS opredeliti zgolj en instrument sodelovanja, morata oba modela sodelovanja ostati ločena. Skupni odbor bo prostor, v katerem bodo državni organi sodelovali. Po drugi strani bo sodelovanje na področju nadzora težkega prometa ostalo zunaj odbora, in sicer z uvedbo »nadzorne sobe«, ki bo državama omogočila sodelovanje pri nadzoru cest; po možnosti z uporabo ECR (če se pridruži Italija) kot instrumenta za sodelovanje.

#### 4. Zadnje novosti v čezmejnem sodelovanju

Sodelovanje med Italijo in Slovenijo, na institucionalni ravni, so v zadnjih mesecih zaznamovali pomembni koraki naprej. Za razjasnitev trenutnega stanja je treba omeniti najnovejša dogajanja v zvezi s tem. 26. januarja 2021 je potekala okrogla miza med deželno Furlanija - Julijska krajina in predstavnikom Inšpektorata za infrastrukturo RS, ki je imela za projekt FORTIS pomembne rezultate.

Srečanje je bilo tehnična okrogla miza na temo »Promet, energija, okolje in prostorsko načrtovanje« v okviru dela med FJK in Slovenijo.

Ob tej priložnosti je bil, poleg analize in dogovora o novih skupnih strategijah čezmejnega sodelovanja, poudarek tudi na projektu FORTIS, zlasti na nadzoru težkih vozil, ki naj bi se sinergijsko uvedel med italijanskimi in slovenskimi oblastmi.

Direktor Regionalne službe za civilno motorizacijo Furlanije - Julijske krajine, zastopnik in inženir g. Galasso, je poudaril potrebo po začetku sodelovanja s slovenskimi organi pri nadzoru težkih tovornih vozil. Kot je bilo že razloženo, je za čezmejno območje značilen gost promet, vključno s težkimi tovornimi vozili, pogosto iz tretjih držav, ki niso članice EU.

Dialog s slovenskimi organi se je že začel v decembru 2020. Pri razvoju tega sodelovanja se je pokazalo, da slovenski organi že nekaj časa izvajajo skupne preglede s podobnimi organi na

Hrvaškem in Madžarskem, predlagana pa je bila tudi ideja o prenosu teh operativnih metod na mejo med Italijo in Slovenijo.

Na srečanju je sodeloval dr. Herman Zakrajšek, direktor Inšpektorata za nadzor cest s slovenskega Ministrstva za infrastrukturo. G. Zakrajšek je potrdil, kar je povedal dr. Galasso, vendar je pa tudi poudaril, da leta 2020 s hrvaškimi in madžarskimi organi niso izvajali skupnega nadzora zaradi zdravstvene epidemije, ki še vedno traja.

Trenutno je glede na vztrajanje izrednih razmer težko predvideti, kdaj bo tak nadzor mogoče nadaljevati.

Direktor Regionalne službe za civilno motorizacijo meni, da je treba počakati, da se zdravstveno stanje izboljša. Poudaril je tudi, da je treba razviti operativne metode za skupno izvajanje cestnih pregledov tehnične brezhibnosti. Pozval je tudi k oblikovanju skupne delovne mize za načrtovanje skupnih dejavnosti.

Mogoče je torej trditi, da je bil prvi stik med regionalnimi (italijanskimi) in nacionalnimi (slovenskimi) institucijami že vzpostavljen, osnova za to sodelovanje pa že postavljena. Cilji projekta FORTIS so povsem v skladu s koncepti, izraženimi na tem institucionalnem srečanju. Tako je mogoče poudariti konjunkturo interesov med projektom FORTIS in potrebami, ki so jih izpostavili zgoraj omenjeni organi iz Italije in Slovenije. Dokument 3.1.2.6, v katerem je predlagan akcijski načrt za spodbujanje institucionalnega dialoga, bi lahko bil popoln pripomoček, ki bi omogočil, da se to sodelovanje v prihodnosti še okrepi in izboljša.

## 5. Zaključek

Kot je bilo že omenjeno, je cilj tega dokumenta opredeliti akcijski načrt za spodbujanje institucionalnega dialoga z načrtovano potjo za doseg tega cilja. V opredelitvi tega načrta dokument 3.1.2.6 opisuje korake za ustanovitev stalnega skupnega medinstitucionalnega odbora. Udeleženci projekta bi morali sprejeti konkretne ukrepe za izvajanje akcijskega načrta. Poleg tega je ob upoštevanju analize iz poročila 3.1.2.5 mogoče izpeljati nekaj pomembnih zaključkov v zvezi z dokumentom 3.1.2.6:

1. javne uprave igrajo osrednjo vlogo pri doseganju ciljev projekta;
2. pomanjkanje institucionalnega dialoga med Italijo in Slovenijo bi lahko resnično ogrozilo državljanke in podjetja;
3. udeleženci projekta FORTIS bi morali skrbno razmisliti, kako želijo izvesti sodelovanje v zvezi z nadzorom težkega prometa (prek odbora ali z novim instrumentom - nadzorno sobo), saj bo tej odločitvi sledila vrsta posledic pri opredelitvi akcijskega načrta in skupnega odbora;
4. pomanjkanje sodelovanja med javnimi upravami (javnimi) in/ali zainteresiranimi stranmi (javnimi ali zasebnimi), bi lahko ogrozilo doseganje ciljev projekta FORTIS;
5. obstaja nekaj ključnih zainteresiranih strani (lokalni javni prevozniki), ki lahko usmerjajo institucionalni dialog in omogočajo, da projekt doseže svoje namen in pomembne cilje;
6. vključevanje policije pri izvajanju mejne kontrole;

7. delo, opravljeno v tem poročilu, bi lahko udeležencem projekta omogočilo, da z izvajanjem akcijskega načrta opredelijo institucionalni dialog, kajti brez močnega partnerstva projekt ne more doseči predvidenih ciljev;
8. skupni odbor bo instrument, ki bo omogočal, da bo dialog dosegal pozitivne rezultate, vendar le, če bo oblikovan s pravimi lastnostmi (skladi, referenti, cilji, orodje, viri).
9. orodja IKT igrajo ključno vlogo pri uspehu projekta FORTIS in omenjena platforma bo zagotovo omogočala reševanje vprašanj meddržavnih odnosov (izredne razmere, promet itd.);
10. vloga ECR je bistvenega pomena za dobro sodelovanje pri nadzoru cest;
11. nadaljevati je treba s sodelovanjem med institucijami obeh držav, da se vzpostavi močno sodelovanje na področju čezmejnega nadzora.

## PRILOGA I: Analiza zainteresiranih strani

Nadaljnje podrobnosti o tem, kako je bila izvedena in opredeljena analiza zainteresiranih strani, najdete v poglavju 1.2.3 tega poročila.

Ime ime/skupina	Vrsta zainteresirana stran	Raven vpliv / interes (velik, srednji, nizek)	Vrsta interesa/vpliva/temeljna dejavnost	Možni prispevki zainteresirane strani v projektu	Ovire za sodelovanje zainteresirane strani	Strategije za nadaljnje vključevanje zainteresirane strani v projekt
SDAG (Carinske postaje letališča Gorica)	Italijansko zasebno podjetje	Velik interes, majhen vpliv	Zainteresirana stran ima pomembno vlogo, ker leži na čezmejnem območju, zlasti na meddržavni točki povezave med italijansko avtocesto A1 in slovensko avtocesto proti Ljubljani. SDAG je eden največjih akterjev na tem področju, saj obsega skoraj 600 kvadratnih metrov. Družba upravlja tranzit težkih tovornjakov na čezmejnem območju. Logistika in upravljanje blagovnega prometa sta glavni dejavnosti zainteresirane strani.	Ob številnih direktivah o blagu, ki prihajajo iz vseh držav EU in so v Italiji na najvišji ravni prav glede varnosti voznikov, bi zainteresirana stran lahko pomagala javnim organom izboljšati upravljanje lokalnega javnega prevoza in jim dala na razpolago svoje znanje o prometu in trgovskih izmenjavah.	Pomanjkanje posebnega načrta za obvladovanje izrednih razmer, zlasti za pandemijo, kot je covid-19. Pomanjkanje znanja o politikah in odnosih med državnimi javnimi upravami.	Za sodelovanje z zainteresirano stranjo bi bilo dobro, če bi jo vključili v institucionalni dialog, ob upoštevanju njenih trgovskih interesov. Možna sklenitev dogovora, da bi zainteresirana stran lahko bila blizu in da bi poudarili zanimanje (na dolgi rok) za njene interese.
DARS - Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji	Slovenska gospodarska družba	Velik vpliv, velik interes	Z gradnjo, upravljanjem in vzdrževanjem avtocest in hitrih cest v Sloveniji DARS povezuje državo in uporabnikom zagotavlja varno ter udobno mobilnost. Sprejema različne ukrepe za zagotavljanje varnosti v cestnem prometu in zagotavlja nemoten pretok prometa na avtocestnem omrežju. Poseben poudarek je namenjen ozaveščanju uporabnikov in širše javnosti o varnem in strpnem načinu vožnje ter rednim in pravočasnim poročilom o stanju v prometu.	Kar zadeva intermodalni promet, se, če bi sodelovanje delovalo bolje, kritične točke, zaznane med epidemijo (čakalne dobe, dolge kolone itd.), ne bi pojavile. Potrebne bi bile spodbude za intermodalni promet v Sloveniji.	Epidemija coida-19 zmanjšuje prihodek in dobiček družbe DARS. Državno avtocestno podjetje DARS je v prvi polovici leta 2020 ustvarilo 187,9 milijona evrov poslovnih prihodkov, kar je 25-odstotni padec v primerjavi z enakim obdobjem leta 2019 zaradi korona krize. Čisti dobiček se je medletno zmanjšal za skoraj dve tretjini in je znašal 28,4 milijona evrov, kaže nerevidirano poročilo družbe. Čisti prihodki od prodaje so znašali 179,7 milijona evrov, DARS pa je zabeležil največji padec prihodkov od cestnin (-20 %), ki predstavlja 97 % celotnih čistih prihodkov od prodaje. <sup>1</sup>	Vključiti DARS v institucionalni dialog s poudarkom na izkoriščanju splošnega interesa za izboljšanje intermodalnega prometa; finančne naložbe v sektor.
Autopark Brescia Vzhod	Italijansko zasebno podjetje	Velik interes, majhen vpliv	Zainteresirana stran zaradi svoje geografske umestitve in delovnega sektorja (mobilnost in varnost) igra pomembno vlogo, povezano s cilji projekta. Potreba po varnih parkirnih površinah je bila ključna točka za razvoj prometa med	Ker spada na najvišjo raven v Italiji glede varnosti voznikov bi zainteresirana stran lahko dala na razpolago svoja orodja BM, BP in IKT, s katerimi so	Pomanjkanje znanja ali zanimanja za sektor lokalnega javnega prevoza bi lahko oviralo zavezanost	Vključitev zainteresirane strani v institucionalni dialog (kot za vse druge akterje) bi lahko bil dokaz pomembnosti zainteresirane strani

			državama.	ustvarili in s katerimi upravljajo »Autoparco«. To bi lahko bil začetek ponovitve uspešnega projekta Brescia.	zainteresirane strani v projektu. Projekt FORTIS je v glavnem osredotočen na lokalni javni prevoz, kar bi lahko predstavljalo težavo za sodelovanje zainteresirane strani.	za cilje projekta. Oblikovanje replike njihovega »Autoparca« na čezmejnem območju bi lahko bila prava poteza za vključevanje. Možna sklenitev dogovora, da bi zainteresirana stran lahko bila blizu in da bi poudarili zanimanje (na dolgi rok) za njene interese.
Autovie Venete (podjetje Autostrade Alto Adriatico)	Delniška družba	Velik interes, majhen vpliv	Z upravljanjem mejne avtoceste je podjetje Autovie Venete postalo kontaktna točka za izmenjavo informacij za obiskovalce. Obstajajo protokoli s sosednjimi državami za upravljanje prometa poleti in v primeru zelo slabega vremena, saj se v tem primeru vozila preusmerijo na druge poti in se ustvarjajo obvezni izvozi. Izvaja se tudi redno testiranje, da so vedno na voljo osebe in vozila za nujne primere.	Autovie Venete za upravljanje varnosti v cestnem prometu uporablja različne protokole, ki bi jih lahko delili in razširili. Podjetje Autovie Venete je odprto za kakršnokoli čezmejno sodelovanje. Glede na vlogo, ki jo ima zainteresirana stran pri upravljanju in združevanju obeh držav, bi lahko bilo njihovo sodelovanje v projektu zelo koristno. Njihovi podatki, orodja BP in IKT in politike, ki se uporabljajo za upravljanje meddržavnega prometa, bi lahko pomagali javnim upravam boljše razumeti, kje morajo posredovati, da bi izboljšali čezmejni lokalni javni prevoz.	To je ključna zainteresirana stran za projekt, udeleženec projekta pa mora biti sposoben, da ga vključi v institucionalni dialog.	Ker bi jo nadzorovali Furlanija - Julijska krajina (večinski delničar) in Benečija, bi moralo biti enostavno vključiti zainteresirano stran v institucionalni dialog. Njihov interes bo v skladu z interesom udeleženca projekta deželno FJK.
Gospodarska zbornica Slovenije - Združenje za promet	Slovenska nevladna organizacija	Velik vpliv, majhen interes	Zbornica združuje 600 subjektov iz različnih sektorjev, kot so prevoznništvo, logistika, Luka Koper, Slovenske železnice, ljubljansko letališče. V času izrednih razmer zaradi covid-19 so kot združenje delili informacije s sodelavci. Institucionalni organi Republike Slovenije so se hitro odzvali z vidika obvladovanja izrednih razmer z oblikovanjem operativne delovne mize s trgovinskimi zbornicami.	Zaradi svoje narave bi lahko imela gospodarska zbornica ključno vlogo pri ciljnih projekta. Z zbiranjem interesov podjetja bi lahko ta zainteresirana stran nudila pomembno stališče projektu, upoštevajoč vizijo z vidika trgovinskega sektorja.	Če upoštevamo interese in vizije podjetja bi bilo gospodarsko zbornico težko vključiti v dialog, ki bi bil v glavnem osredotočen na vprašanje lokalnega javnega prevoza.	Upoštevanje obsega izmenjav med državama in morebitno izboljšanje/povečanje trgovine bi lahko bila dobra strategija za vključitev te zainteresirane strani.
Podjetje RCM, d. o. o., Slovenija	Slovensko zasebno podjetje	Velik vpliv, majhen interes	Podjetje RCM, d. o. o., organizira cestni in železniški tovorni promet ter ponuja storitve nakladanja ali pretovarjanja. Prevoze opravljajo izkušeni vozniki s sodobnimi tovornimi vozili. Tovornjaki za prevoz nevarnega blaga izpolnjujejo vse zahteve glede skladnosti z evropskimi ekološkimi standardi. Slovenske železnice zagotavljajo neposredno povezavo med Luko Koper z različnimi destinacijami tako v Sloveniji kot v državah srednje in vzhodne Evrope. Podjetje organizira vse vrste prevoza: klasični,	Bogate izkušnje v državnem in mednarodnem prometnem sektorju omogočajo zagotavljanje kompleksnih in celovitih logističnih storitev. Sodelujejo tudi s Slovenskimi železnicami in tujimi železniškimi operaterji, kar zagotavlja celovitost logističnih storitev.	Izkušnje in delo podjetja so usmerjeni v zasebni - trgovinski sektor. Zato bi bilo težko vključiti zainteresirano stran v institucionalni dialog, osredotočen na področje lokalnega javnega prevoza.	Dobra strategija za vključitev zainteresirane strani bi lahko bila povezana s področji institucionalnega dialoga. Če se bo ta razprava osredotočila tudi na elemente, povezane s pomisleki podjetja, bi jih bilo mogoče vključiti v dialog. Možna sklenitev dogovora, da bi zainteresirana stran lahko bila blizu

			intermodalni in kombinirani, nudi pa tudi informacije o postopkih slovenskega in EU čezmejnega prevoza.			in da bi poudarili zanimanje (na dolgi rok) za njene interese.
Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, sektor za vozila	Slovenska javna agencija	Velik vpliv, velik interes	Odgovorna za registracijo vozil, vozniške izpite, analizo podatkov o prometni varnosti v Sloveniji. Agencija izvaja zakonske, razvojne, strokovne in druge naloge na področju voznikov in vozil, analitične in raziskovalne naloge na področjih varnosti v cestnem prometu, preventive, izobraževanja, usposabljanja v cestnem prometu, neodvisnih preiskav prometnih nesreč s smrtnim izidom in strokovnih nalog za pripravo in izvajanje nacionalnega programa varnosti v cestnem prometu. V okviru svojih pristojnosti izvaja ocenjevanje varnosti cestne infrastrukture ter zagotavlja izobraževanje in ozaveščanje javnosti o uvajanju novih tehničnih standardov, rešitev in drugih ukrepov, ki prispevajo k večji varnosti vseh udeležencev v prometu. Na teh področjih agencija sodeluje v dvostranskih odnosih in različnih mednarodnih organizacijah.	Poglobljeno poznavanje pravnega okvira civilne motorizacije v Sloveniji. Na spletni strani širi ozaveščenost o varnosti voznikov in v prometu. Napredna v mednarodnem sodelovanju z drugimi agencijami. Javna agencija Republike Slovenije za varnost v cestnem prometu je centralna institucija za varnost v cestnem prometu. Njeno poslanstvo je prizadevanje za zmanjšanje števila najhujših posledic prometnih nesreč (smrtnih žrtev in poškodb). Poslanstvo in cilji agencije bodo doseženi z učinkovitim izvajanjem ukrepov, predvidenih z zakonodajo, nacionalnim programom in drugimi akti ter s spodbujanjem udeležencev v prometu k odgovornejšemu vedenju, spoštovanju predpisov in ozaveščanju o pomenu varnosti v cestnem prometu ter z zagotavljanjem varnejših vozil in cestne infrastrukture.	Gre za enega najpomembnejših akterjev pri doseganju ciljev projekta. Brez ovir za sodelovanje zainteresirane strani.	Teme, v okviru katerih deluje zainteresirana stran, so vsekakor tiste, na katere bo osredotočen institucionalni dialog, zato bo tudi zainteresirana stran želela sodelovati v tem dialogu, ker bo tukaj sprejeta odločitev vplivala tudi na njihovo delo.
Ministrstvo za infrastrukturo in promet (MIT)	Italijanski nacionalni javni organ	Velik vpliv, majhen interes	Odgovorno za izdajo edinstvenega prometnega dovoljenja; podeljevanje usposabljanja za pridobitev voznških kvalifikacij. Ministrstvo za infrastrukturo in promet je izvršni organ v Italiji, odgovoren za: načrtovanje, financiranje, gradnjo in upravljanje infrastrukturnih omrežij državnega pomena in javnih del v pristojnosti državne urbanistične in stanovanjske politike, ki zadeva tudi sistem mest in dejavnosti velemestnih območij, povezane s prevozom, prometom in logistiko na tem območju, kar vključuje plovbo, varnost in pomorski promet ter celinske plovne poti; civilno letalstvo in zračni promet, ter udeležbo v prometu, varnost in kopenski promet. Ministrstvo je pri opravljanju svojih nalog odgovorno za: sodelovanje s korpusom pristaniške uprave - obalna straža in z Višjim svetom	Ta temeljna politična institucija bi bila zainteresirana za doseganje ciljev projektov, kot je izboljšanje čezmejnega prometa. Objava informacij na spletnem mestu MIT - odsek za novice bi že lahko bil velik dosežek za cilje projekta.	Ker je to ena izmed institucij na najvišji ravni upravljanja v Italiji, bi lahko obstajala splošna birokratska vprašanja, ali jo vključiti v čezmejni projekt, kar bi povzročilo tako velik interes, kot je interes centralne javne uprave.	Teme, obravnavane v institucionalnem dialogu, bodo najboljša strategija za vključitev te zainteresirane strani. Pomembno bo doseči pravo referenco znotraj več vej MIT.



			za javna dela; interakcijo in usklajevanje z regionalnimi in lokalnimi institucijami, ki zagotavlja tudi smernice za skrb za mednarodne odnose in sporazume na področju infrastrukturnega in prometnega sektorja za izvajanje usmerjanja, spremljanja in nadzora nad nadzorovanimi subjekti in naložbenimi subjekti ter upravljavci prevoza.			
Civilna motorizacija Dežele FJK	Italijanski nacionalni javni organ	Velik vpliv, velik interes	Civilna motorizacija je predmet dejavnosti tehničnega in upravnega nadzora tiste veje javne uprave, ki je odgovorna za skladnost s tehničnimi predpisi o civilnem prometu. Ministrstvo za infrastrukturo in promet bo imelo centralno oblast, ki jo bo izvrševala prek Generalnega direktorata za motorizacijo, ki je na deželni ravni razdeljen na periferne urade.	Tako kot centralna motorizacija, ki smo jo obravnavali prej, je tudi regionalni oddelek te javne uprave pomemben akter za uspeh institucionalnega dialoga. Dežela FJK je eden od udeležencev projekta, zato je pomembno, da se v razpravi upoštevajo njeni civilna motorizacija in delovna področja (registracija vozil, vozniška dovoljenja in usposabljanja, revizije).	Zaradi sodelovanja Dežele FJK pri projektu ni ovir za vključitev te zainteresirane strani.	Teme, obravnavane v institucionalnem dialogu, bodo najboljša strategija za vključitev te zainteresirane strani. Pomembno bo doseči pravo referenco znotraj javne uprave, da bi lahko bili v stiku z ustreznimi deležniki.
Ministrstvo za infrastrukturo Republike Slovenije, Oddelek za cestni promet	Slovenski nacionalni javni organ	Velik vpliv, velik interes	Ministrstvo za infrastrukturo nenehno izboljšuje slovensko infrastrukturo na področju prometa in energetike. Vzdržuje, načrtuje, ureja in izboljšuje sektor železniškega, cestnega, zračnega, žičniškega in pomorskega prometa ter plovbo po celinskih plovnih poteh. Ukvarja se tudi s področjem prometne politike in infrastrukture. Zavzema se za trajnostno mobilnost - torej promet, ki je varnejši, cenejši in okolju prijaznejši. Zagotavlja zanesljivost oskrbe z energijo in postavlja temelje za prehod v družbo, ki energijo uporablja bolj učinkovito, torej energijo črpa predvsem iz obnovljivih virov energije.	Kot vsak centralni javni organ ima tudi ministrstvo ključno vlogo, kadar so cilji projekta povezani s povečanjem sodelovanja z drugimi državami.	Ta akter mora biti vključen. Zaradi tem projekta za to ne bi smelo biti ovir.	Teme, obravnavane v institucionalnem dialogu, bodo najboljša strategija za vključitev te zainteresirane strani. Pomembno bo doseči pravo referenco znotraj javne uprave, da bi lahko bili v stiku z ustreznimi referencami.
RRA LUR - Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije	Slovenski nacionalni javni organ	Velik vpliv, velik interes	Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije (RRA LUR) združuje 26 občin in skupnosti v osrednji Sloveniji, v katerih podpira trajnostno naravnane poslovne, infrastrukturne, družbene, kulturne in ustvarjalne dejavnosti. Istočasno spodbuja povezovanje in razvoj partnerskih mrež med različnimi zainteresiranimi stranmi, katerih dejavnosti spodbujajo trajnostni razvoj regije. Mlada in visoko usposobljena ekipa strokovnjakov z različnih področij oblikuje, usklajuje in izvaja razvojne projekte, ki prispevajo k dvigu kakovosti življenja v regiji, išče sinergije med projekti in se	RRA LUR je mednarodno priznana razvojna agencija, ki z izjemnim znanjem, inovativnimi projekti, izdelki in storitvami z visoko dodano vrednostjo povečuje konkurenčnost Ljubljanske urbane regije ter povečuje kakovost življenja v njej.	Institucija pokriva več sektorjev, zato bi lahko njena širina ovirala prispevek k doseganju posameznih ciljev projekta.	Teme, obravnavane v institucionalnem dialogu, bodo najboljša strategija za vključitev te zainteresirane strani. Pomembno bo doseči pravo referenco znotraj več vej RRA LUR.

			<p>povezuje z domačimi in tujimi strokovnjaki. Agencija svetuje in pomaga zainteresiranim stranem pri iskanju finančnih virov za uspešno pripravo, usklajevanje in izvajanje njihovih projektov; hkrati skrbi za promocijo regije, njen razvoj in dosežke na državni in mednarodni ravni. V mednarodnem okolju je RDA LUR znana kot razvojna agencija, ki predstavlja sinonim za vrhunsko znanje in inovativne projekte, kot tudi izdelke in storitve z visoko dodano vrednostjo. Je ugleden partner mednarodnih institucij, s katerimi sodeluje pri različnih razvojnih projektih.</p>			
Javni holding Ljubljana	Slovensko zasebno podjetje	Velik interes, majhen vpliv	<p>Najpomembnejša naloga javnega podjetja Ljubljanski potniški promet, d. o. o., je zagotoviti varen, zanesljiv in tekoč javni prevoz na območju celotne Mestne občine Ljubljana in šestnajstih primestnih občin.</p> <p>Želja in cilj podjetja je zagotoviti, da avtobusi postanejo najboljša alternativa zasebnim avtomobilom, saj lahko na ta način odstranimo zasebna vozila iz urbanih območij, da zagotovimo zdravo okolje za prihodnje generacije.</p>	Zainteresirana stran bi lahko bila pomembna referenčna točka za nadaljnje cilje projekta, osredotočene na javni prevoz.	Nekoliko drugačni cilji med zainteresirano stranjo in udeleženci projekta v začetnih fazah projekta.	Možna sklenitev dogovora, da bi zainteresirana stran lahko bila vključena in da bi poudarili upoštevanje (na dolgi rok) njenih interesov.
ACI - Automobile Club D'Italia	Italijanski nacionalni javni organ	Majhen interes, majhen vpliv	<p>Automobile Club D'Italia je negospodarski javni organ Republike Italije. Financira se sam in ima funkcijo promocije, spremljanja in urejanja avtomobilskega sektorja. Je pomemben akter v zadevah, povezanih z avtomobili in birokracijo za italijanske voznike (davčne in dokumentarne zadeve).</p>	Pomembno bi bilo razmisliti o zainteresirani strani med razpravami o zakonskem okviru in zagotavljanju informacij o postopkih civilne motorizacije.	Gre za institucijo s širokim področjem delovanja, ki je čezmejna vprašanja morda ne bodo posebej skrbela.	Teme, obravnavane v institucionalnem dialogu, bodo najboljša strategija za vključitev te zainteresirane strani.
Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A.	Italijansko nacionalno zasebno podjetje	Majhen interes, majhen vpliv	<p>Skupina A4 deluje na eni najbolj obremenjenih avtocestnih odsekov v Italiji in Evropi. Zaradi geografske lokacije avtoceste bi lahko bila z vidika meddržavnega konteksta projekta FORTIS koristna prisotnost takšne zainteresirane strani.</p>	Zainteresirana stran bi lahko bila še naprej vključena v projekt, da bi rezultate razširili na druga geografska območja.	Ker geografska lega avtoceste ni ravno tista, ki je vključena v projekt, lahko obstajajo začetne ovire glede interesa zainteresirane strani za projekt.	Možna sklenitev dogovora, da bi zainteresirana stran lahko bila vključena in da bi poudarili upoštevanje njenih interesov zanimanje (na dolgi rok).
CAV autostrade	Italijanski nacionalni javni organ.	Velik interes, majhen vpliv	<p>Concessioni Autostrade Venete je delniška družba, ustanovljena z zakonom (člen 2, odstavek 290 zakona št. 244/2007) 1. marca 2008 s strani ANAS S.p.A. in Benečije z nalogo upravljanja zapletenega sistema prečkanja vzhodne Benečije, sestavljenega iz kombinacije Orbitalne ceste in obvoznice Mestre.</p>			
Uprava pristaniškega sistema pristanišč vzhodnega	Italijanski nacionalni javni organ	Velik interes, majhen vpliv	<p>Tržaško pristanišče je mednarodno vozlišče za izmenjave tokov kopno-morje, ki vplivajo na dinamični trg srednje in vzhodne Evrope. Okrepitev trgovskega in</p>	Zainteresirana stran bi lahko bila pomembna referenčna točka za nadaljnje cilje projekta, osredotočene	Nekoliko drugačni cilji med zainteresirano stranjo in udeleženci	Možna sklenitev dogovora, da bi zainteresirana stran lahko bila vključena in da bi poudarili

Jadrana Trst in Tržič			<p>pomorskega prometa med Daljnim vzhodom in Evropo ter širitev Evropske unije na vzhod sta ponovno sprožili vodilno vlogo Severnega Jadrana in odprli nove priložnosti za rast in razvoj v Trstu. V tem okviru ima Trst odločilno vlogo v dveh ločenih logističnih verigah: medcelinske pomorske povezave na dolge razdalje ter kratke in srednje relacije znotraj Sredozemlja. Srečanje med strateškimi osmi TEN-T »pomorskih avtocest vzhodnega Sredozemlja« ter evropskim jadransko-baltskim in sredozemskim koridorjem določa rast intermodalnosti in razvoj inovativnih rešitev na področju logistike in prometa. Da bi dosegli referenčne trge v srednji in vzhodni Evropi, so razvili visoko specializirane intermodalne storitve z neposrednimi železniškimi povezavami, ki jih organizira Alpe Adria S.p.a., nevtralni operater z več odjemalci, ki ponuja »celovite« pakete za zagotovljeno zmožljivostjo in pogostostjo. Tržaško pristanišče ima notranje železniško omrežje (70 km tirov), integrirano z državnim in mednarodnim omrežjem, kar omogoča, da se do vseh pomolov dostopa po tirih z možnostjo razvrščanja in/ali kompozicije vlakov neposredno na različnih terminalih; učinkovitost cestnega omrežja pa zagotavljata neposredna povezava in povišana cesta (znotraj pristanišča), ki se v povezavi z avtocestnim omrežjem povežeta v zunanji cestni sistem.</p>	na alternativne načine prevoza.	projekta v začetnih fazah projekta.	upoštevanje (na dolgi rok) za njene interese.
Uprava pristaniškega sistema Severnega Jadrana	Italijanski nacionalni javni organ	Majhen interes, majhen vpliv	<p>Uprava pristaniškega sistema Severnega Jadrana je negospodarski javni organ. Njena naloga je usmerjati, načrtovati, usklajevati, spodbujati in nadzorovati pristaniške dejavnosti. Izvaja vzdrževanje skupnih delov, vzdržuje morsko dno, nadzira izvajanje storitev splošnega pomena, izključno upravlja državno lastnino in območja ter načrtuje razvoj pristaniškega ozemlja. Prav tako usklajuje upravne dejavnosti, ki jih izvajajo javni organi na območju pristanišča in spodbuja oblike povezave z zalednim pristaniščem in logističnimi sistemi pristaniških razkladalšč.</p>	Ta zainteresirana stran bi lahko bila pomembna referenčna točka za nadaljnje cilje projekta, osredotočene na alternativne načine prevoza.	Nekoliko drugačni cilji med zainteresirano stranjo in udeleženci projekta v začetnih fazah projekta.	Možna sklenitev dogovora, da bi zainteresirana stran lahko bila vključena in da bi poudarili upoštevanje (na dolgi rok) njenih interesov.
Ferrovie dello stato (GFI)	Italijanski nacionalni javni organ	Velik vpliv, majhen interes	<p>Ferrovie dello Stato Italiane je italijansko podjetje, ki deluje tako v sektorju železniškega prevoza kot v lokalnem javnem prometu in tovornem sektorju. Je javno podjetje v obliki D.O.O., ki je opredeljeno kot oseba javnega</p>	Zainteresirana stran bi lahko bila pomembna referenčna točka za nadaljnje cilje projekta, osredotočene na alternativne načine prevoza.	Nekoliko drugačni cilji med zainteresirano stranjo in udeleženci projekta v začetnih fazah	Možna sklenitev dogovora, da bi zainteresirana stran lahko bila vključena in da bi poudarili upoštevanje zanimanje (na dolgi

			prava.		projekta.	rok) njenih interesov.
Uprava letališča Furlanije - Julijske krajine S.p.A.	Italijansko zasebno podjetje	Majhen interes, majhen vpliv	Aeroporto Friuli Venezia Giulia SpA je družba, ki upravlja tržaško letališče od julija 1997, avgusta 2007 pa sta ji ENAC-italijanska CAA in ministrstvo za promet podelilo 40-letno koncesijo za upravljanje letališča.	Zainteresirana stran bi lahko bila pomembna referenčna točka za nadaljnje cilje projekta, osredotočene na alternativne načine prevoza.	Nekoliko drugačni cilji med zainteresirano stranjo in udeleženci projekta v začetnih fazah projekta.	Možna sklenitev dogovora, da bi zainteresirana stran lahko bila vključena in da bi poudarili upoštevanje (na dolgi rok) njenih interesov
Veneto Strade S.p.A.	Italijanski javni organ	Velik vpliv, velik interes	Podjetje Veneto Strade S.p.A. je bilo ustanovljeno s skupno voljo Benečije, pokrajinskih uprav regije in štirih avtocestnih podjetij, ki delujejo v regiji. Je družba z javnim deležem, med njenimi glavnimi korporativnimi nameni pa so načrtovanje, gradnja, obnova, vzdrževanje, nadzor dodeljenega cestnega omrežja in podeljevanje koncesij.	Ta akter bi lahko igral pomembno vlogo pri opredelitvi institucionalnega dialoga. Njegov prispevek bi zaradi izkušenj s področij, kot sta vzdrževanje in nadzor cestnega omrežja, lahko javnim upravam pomagal bolje razumeti težave in rešitve za cilje projekta.	Ker je v javni lasti, pri vključevanju te zainteresirane strani ne bi smelo biti težav, poleg tega pa bi lahko iz delovne skupine imeli precejšnje koristi.	Upoštevanje interesov zainteresirane strani je najboljši način, da jo vključimo v dialog in jim tako omogočimo, da na osnovi svojih prizadevanj dosežejo pozitivne rezultate.
Urbanistični inštitut Republike Slovenije (UIRS)	Slovenski javni organ	Velik vpliv, majhen interes	Urbanistični inštitut Republike Slovenije (UIRS) je glavna državna znanstvenoraziskovalna institucija na področju prostorskega, regionalnega in urbanističnega načrtovanja in s tem povezane stroke. UIRS se je leta 1993 preoblikoval v javno raziskovalno organizacijo, tak status pa ima še danes.	Kot pri vsakem javnem organu, obravnavanem v tej analizi, bo tudi vloga te zainteresirane strani ključnega pomena za dobre rezultate dialoga. Ta akter se zanima zlasti za urbano in prostorsko načrtovanje, mestno mobilnost, promet in zeleno infrastrukturo.	Ker gre za javni organ, pri vključevanju te zainteresirane strani ne bi smelo biti težav, poleg tega pa bi lahko iz delovne skupine imeli precejšnje koristi.	Glede na vzajemne interese partnerjev in zainteresirane strani je najboljši način za njeno vključitev v dialog, da jim damo nekaj naročil, raziskovalnih študij, ki bi lahko pokazale pomembno vlogo, ki bi jo lahko imela v dialogu med javnimi upravami.
Regionalni razvojni center Koper	Slovenski javni organ	Velik vpliv, majhen interes	Regionalni razvojni center Koper (RRC) deluje kot institucija za spodbujanje razvoja podjetništva in gospodarstva v obalno-kraški regiji. Njegova naloga je usklajevanje regionalnih interesov na področju razvoja, gospodarstva, človeških virov in varstva okolja na lokalni in državni ravni. Leta 2001 je RRC Koper-Koper pridobil status centralne organizacije Regionalne razvojne agencije Južne Primorske za občine Ankaran, Divača, Hrpelje - Kozina, Izola, Komen, Koper, Piran in Sežana. Pri izvajanju te funkcije je RRC v stalnem stiku z ministrstvi, državnimi organizacijami, gospodarskimi in obrtnimi zbornicami, občinami, podjetji in drugimi institucijami. RRC Koper promovira in izvaja projekte čezmejnega sodelovanja z Italijo in Hrvaško.	Glede na strokovno znanje (in interese, ki se jih dotaknejo dejavnosti, ki jih izvaja zainteresirana stran), bi lahko imeli pomembno vlogo pri opredelitvi dialoga javnih uprav. Njihov stik z centralnimi institucijami, gospodarskimi zbornicami in občinami bi lahko bil pomemben za vključitev slovenskih osrednjih oblasti.	Bistveno je izraziti resnično zanimanje za prispevek zainteresiranih strani, v nasprotnem primeru ne bi mogli najti pravih koristi.	Zaradi pogostih stikov z lokalnimi, regionalnimi in osrednjimi oblastmi bi bilo enostavno najti pravi stik in analizirati pravi interes, da bi zainteresirano stran lahko vključili v institucionalni dialog.
Evropsko združenje za teritorialno sodelovanje	Pravni instrument EU	Velik vpliv, velik interes	EZTS je evropski pravni instrument, namenjen olajševanju in spodbujanju čezmejnega, meddržavnega in medregionalnega sodelovanja. Drugače od struktur,	Konstitucija tega organa EU ima temeljno vlogo za cilje projekta FORTIS. EZTS je namenjen olajšanju	V tem primeru bi bilo zapleteno vključiti člane EZTS zaradi številnih projektov EU, v	Da bi lahko vključili tega ključnega akterja, je treba projektne interese, korake in cilje

(EZTS)			ki so takšno sodelovanje urejale pred letom 2007, je EZTS pravna oseba in bo kot taka regionalnim in lokalnim oblastem ter drugim javnim organom iz različnih držav članic EU omogočila, da ustanovijo skupine za sodelovanje s pravno osebo.	meddržavnega sodelovanja, tako da bo njegov interes zagotovo v skladu z interesi projekta.	katerih bi lahko zahtevali njihovo prisotnost.	opredeliti in na zanimiv način predstaviti zainteresirani strani in izpostaviti njeno ključno vlogo pri projektu.
Posoški razvojni center	Slovenski javni organ	Velik vpliv, velik interes	Posoški razvojni center (Razvojna agencija za dolino Soče) je lokalna in regionalna razvojna agencija, ki so jo leta 1999 ustanovile tri občine: Bovec, Kobarid in Tolmin. Njegovo poslanstvo je spodbuditi razvoj na področjih podjetništva, človeških virov, podeželja, okolja in ozemlja v Zgornjem Posočju. Agencija izvaja projekte s poudarkom na lokalnih in regionalnih razvojnih načrtih v severni obalni regiji (goriška statistična regija) in sodeluje v državnih in mednarodnih razvojnih projektih (kot projektni partner ali vodilni partner).	Čezmejni geografski položaj, na osnovi katerega je bila ustanovljena agencija, izraža možen interes, ki bi ga ta zainteresirana stran lahko doprinesla k institucionalnemu dialogu. Njeno poznavanje ozemelj in bližina s prebivalci tega območja bi lahko močno izboljšala delovno skupino.	Bistveno je izraziti resnično zanimanje za prispevek zainteresiranih strani, v nasprotnem primeru ne bi mogli najti pravih koristi.	Tudi v tem primeru bo pomembno pokazati zanimanje in upoštevanje interesov zainteresirane strani in ji dati konkretno vlogo pri analizi ključnih točk dialoga.
Slovenske železnice	Slovenski nacionalni javni organ	Velik vpliv, majhen interes	Slovenske državne železnice v državni lasti.	Zainteresirana stran bi lahko bila pomembna referenčna točka za nadaljnje cilje projekta, osredotočene na alternativne načine prevoza.	Nekoliko drugačni cilji med zainteresirano stranjo in udeleženci projekta v začetnih fazah projekta.	Možna sklenitev dogovora, da bi zainteresirana stran lahko bila vključena in da bi poudarili upoštevanje (na dolgi rok) njenih interesov .
Trieste transport S.p.A.	Italijanski nacionalni javni organ	Velik vpliv, velik interes	Trieste Trasporti je podjetje za javni prevoz, ki deluje v Tržaški pokrajini.	Zainteresirana stran bi lahko bila pomembna referenčna točka za nadaljnje cilje projekta, osredotočene na javni prevoz.	Nekoliko drugačni cilji med zainteresirano stranjo in udeleženci projekta v začetnih fazah projekta.	Možna sklenitev dogovora, da bi zainteresirana stran lahko bila vključena in da bi poudarili upoštevanje (na dolgi rok) njenih interesov .
Občina Trst	Italijanski nacionalni javni organ	Velik vpliv, velik interes	Občina je lokalna oblast, ki zastopa skupnost, skrbi za svoje interese in pospešuje svoj razvoj ter ima določeno mero upravne avtonomije.	Kot vsak osrednji državni organ ima ključno vlogo, kadar so cilji projekta povezani s povečanjem sodelovanja z drugimi državami. Projekt FORTIS poudarja predvsem izboljšanje meddržavnega sodelovanja v zvezi z lokalnim javnim prevozom in na splošno institucionalnega dialoga med državami, zato te občine ni mogoče izključiti iz dialoga.	Bistveno je izraziti resnično zanimanje za prispevek zainteresirane strani, v nasprotnem primeru ne bi mogli najti pravih koristi. Kljub temu čezmejne občine morda ne bodo zanimale dejavnosti, ki so tako povezane in blizu njihovega ozemlja (čezmejna območja).	Ker je del Furlanije - Julijske krajine, bi moralo biti enostavno vključiti zainteresirano stran v institucionalni dialog. Njen interes bo v skladu z interesom udeleženca projekta FJK. Zato zaradi svojega položaja ne morejo biti izključeni iz tega institucionalnega dialoga, saj imajo ključno vlogo v čezmejnem prometu (javnem in trgovskem).
Občina Gorica	Italijanski nacionalni javni organ	Velik vpliv, velik interes	Občina je lokalna oblast, ki zastopa skupnost, skrbi za svoje interese in pospešuje svoj razvoj ter ima določeno mero upravne	Kot vsak osrednji državni organ ima ključno vlogo, kadar so cilji projekta povezani s povečanjem	Bistveno je izraziti resnično zanimanje za prispevek zainteresiranih strani, v	

			avtonomije.	sodelovanja z drugimi državami. Projekt FORTIS poudarja predvsem izboljšanje meddržavnega sodelovanja v zvezi z lokalnim javnim prevozom in na splošno institucionalnega dialoga med državami, zato te občine ni mogoče izključiti iz dialoga.	nasprotnem primeru ne bi mogli najti pravih koristi. Kljub temu čezmejnne občine morda ne bodo zanimale dejavnosti, ki so tako povezane in blizu njihovega ozemlja (čezmejna območja).	
Trieste Interport S.p.A. (nekdanje pristaniško razkladališče Fernetiči)	Italijanski nacionalni javni organ	Velik vpliv, velik interes	Trieste Interport di Trieste INT je infrastruktura, namenjena intermodalni logistiki, v bližini italijansko-slovenske meje v Fernetičih. Leži ob poteh Jadranskega, Baltskega in Sredozemskega evropskega koridorja in je strateško vozlišče za povezavo tovornega prometa med trgi srednje in vzhodne Evrope in sredozemskega povodja. Platforma ponuja sodobne zmogljivosti in inovativne storitve državnim in mednarodnim prevoznikom, hkrati pa deluje kot zaledno pristaniško območje, ki podpira pomorske terminale v tržaškem pristanišču, Tržiču in Koprju.	Zaradi svoje geografske lege in bistvenega interesa bi lahko ta zainteresirana stran igrala ključno vlogo pri določanju projektnih smernic in tematike institucionalnega dialoga. Čezmejni položaj in orodja v lasti logističnega centra ji omogočajo ključni položaj v tovornem prometu za prevoznike in pri povečevanju meddržavnega sodelovanja.	Ker gre za javni organ, pri vključevanju te zainteresirane strani ne bi smelo biti težav, poleg tega pa bi lahko od delovne skupine imeli precejšnje koristi.	Ker njen večji del nadzira Furlanija - Julijska krajina, bi moralo biti enostavno vključiti zainteresirano stran v institucionalni dialog. Njen interes bo v skladu z interesom udeleženca projekta FJK. Zato zaradi svojega položaja ne more biti izključena iz tega institucionalnega dialoga, saj ima pomembno vlogo v čezmejnem prometu (javnem in trgovskem).
Luka Koper	Slovenska delniška družba	Velik vpliv, velik interes	Luka Koper je trgovsko pristanišče v Koprju v Sloveniji. Pristanišče leži v severnem delu Jadranskega morja, večinoma povezuje trge srednje in jugovzhodne Evrope s Sredozemskim morjem in Daljnimi vzhodom. Luka Koper je edino slovensko pristanišče, ki prevozi približno dve tretjini celotnega pomorskega prometa, namenjenega v državo zaledje [1]. V nasprotju z drugimi evropskimi pristanišči, ki jih upravljajo pristaniške oblasti, dejavnosti kopskega pristanišča vključujejo prosto območje, upravljanje pristaniškega območja in vlogo upravljalca terminala.	Zaradi svoje geografske lege in ključnega interesa bi lahko zainteresirana stran imela pomembno vlogo pri določanju projektnih smeri in tem institucionalnega dialoga. Zaradi čezmejne lokacije (povezava z Italijo in Hrvaško!) ima ključni položaj pri prevozu blaga za prevoznike in priložnost za povečanje meddržavnega sodelovanja. Zato je to ekskluzivna morska povezava za Slovenijo.	Pristanišče je v lasti Republike Slovenije, partnerji pa bi morali najti pravi način, da bi vključili državne interese (povezane z blagovnimi posli). Na ta način bodo lahko pritegnili zainteresirano stran, poleg tega pa bi lahko iz delovne skupine imeli precejšnje koristi.	Ker njen večji del nadzira Republika Slovenija, bi moralo biti enostavno vključiti zainteresirano stran v institucionalni dialog. Potrebno je resno upoštevati, da je njen interes lahko najpomembnejša strategija za njeno sodelovanje. Zato zaradi svojega položaja ne morejo biti izključeni iz tega institucionalnega dialoga, saj igrajo ključno vlogo v čezmejnem prometu (komercialni in morda v prihodnosti tudi javni).
Zveza furlanskih zadrug	Italijanski nacionalni javni organ	Velik vpliv, velik interes	Zadruga Associazione Friulane je glavna organizacija, ki zastopa, ščiti in revidira združna podjetja v Videmski pokrajini. Je teritorialni organ organizacije Concooperative (Konfederacija italijanskih zadrug), ki združuje več kot 20 tisoč zadrug na nacionalni ravni in zastopa njihove interese na institucionalni ravni. Naši cilji so ustvariti vrednost za ozemlje in za zadruge, ki jih	Z vsakoletnimi številkami bi lahko bil ta akter zelo močna zainteresirana stran, ki bo izboljšala raven institucionalnega dialoga. S svojim strokovnim znanjem v zvezi z državnimi postopki kot predstavnica zadruge FJK bi lahko izrazila	Neupoštevanje interesa italijanske zadruge bi lahko bila največja ovira za sodelovanje te zainteresirane strani.	Po drugi strani pa bi bilo postavljanje njenih interesov na prvo mesto prava strategija. Poleg tega bi se lahko njeni interesi močno ujeli z interesi mnogih drugih zainteresiranih strani.

			<p>zastopamo, spodbujati rast združnega gibanja in ustvarjanje novih podjetij, zaposlovanje, inovacije in zakonitost na vseh področjih gospodarskega in družbenega življenja. Zadruga Associazione Friulane in druge strukture »svetovne« zadruga zagotavljajo storitve zadrugam članicam. Naše zadruga delujejo v vseh gospodarskih panogah: od agroživilske do ribiške, od industrijske in obrtne proizvodnje do storitev, od socialnih do kreditnih in zdravstvenih ter turizma in kulture. Združenje ima svobodno članstvo in je demokratično voden organ, neodvisen od političnih gibanj. Navdihujejo ga načela družbenega nauka Cerkev in je vzor vsem, ki svoje življenje utemeljuje na načelih ekonomske in socialne solidarnosti in sodelovanja.</p>	<p>potrebe in nasvete akterja, ki prihaja z italijanskega ozemlja.</p>		
Confapi FVG	Italijanski nacionalni javni organ	Majhen vpliv, velik interes	<p>Združenje zastopa in ščiti interese malih in srednjih velikih industrij, pokrajin Gorica, Pordenone, Trst in Videm ter si aktivno prizadeva za pridobitev primarnega položaja v socialno-ekonomskem okviru.</p>	<p>Zaradi svoje vloge pri zastopanju lokalnih združenj na tem območju bi ta zainteresirana stran lahko izboljšala raven institucionalnega dialoga. Glede na to bi lahko ta akter interese malih in srednje velikih podjetij postavil v sredino meddržavnega sodelovanja.</p>	<p>Kot v največjem številu primerov bi lahko slabo ali neupoštevanje interesov združenja oviralo njegovo sodelovanje. Zato je pomembno, da se znotraj najde pravo kontaktno osebo.</p>	<p>Za vključitev te zainteresirane strani je treba upoštevati interese lokalnih malih in srednje velikih podjetij ter njihovo vključevanje v meddržavni dialog, saj bi to lahko bila najboljša strategija za boljše sodelovanje.</p>
Confartigianato Imprese Fvg Regionalno združenje obrtnikov malih in srednje velikih podjetij Furlanije - Julijske krajine	Italijanski nacionalni javni organ	Velik vpliv, velik interes	<p>Confartigianato Imprese FVG je politični organ, ki zastopa interese in zahteve obrtniških podjetij, malih in srednje velikih podjetij ter samozaposlenih in je usklajevalni organ za mrežo pisarn in storitev za podjetja v Furlaniji - Julijski krajini: 39 pisarn, kjer so na voljo vse storitve, ki jih podjetja potrebujejo, tako tradicionalne kot inovativne.</p>	<p>Vloga tega združenja bi lahko bila pomembna pri določanju interesov podjetij, tudi tistih, ki upravljajo lokalni javni prevoz ali LML.</p>	<p>Neopredelitev interesov največjih malih in srednje velikih podjetij/ostalih podjetij bi lahko resnično ogrozila strategijo sodelovanja.</p>	<p>Za vključitev te zainteresirane strani je treba upoštevati interese lokalnih malih in srednje velikih podjetij ter njihovo vključevanje v meddržavni dialog, saj bi to lahko bila najboljša strategija za boljše sodelovanje. Naj bodo obveščeni, zaposleni in osredotočeni na projekt, saj bi to lahko prav tako bile pomembne točke.</p>
Nacionalna konfederacija obrti ter malih in srednje velikih podjetij	Italijanski nacionalni javni organ	Majhen vpliv, velik interes	<p>Nacionalna konfederacija obrti ter malih in srednje velikih podjetij, ustanovljena leta 1946, ima več kot 622.000 članov, ki zaposlujejo več kot 1,2 milijona ljudi. CNA predstavlja največje reprezentativno združenje, razdeljeno po ozemlju. Ogromno razširjenost obrti in malih podjetij, tako v velikih mestih kot v majhnih občinah, spremlja široka prisotnost: CNA je prisotna v vseh italijanskih pokrajinah, z 18 regionalnimi CNA in 96 teritorialnimi CNA, s približno 7.500 sodelavci, dejavnimi na več</p>	<p>Glede na razširjenost in zastopanost malih in srednje velikih podjetij na teh ozemljih bi lahko nudila zelo dragocene nasvete in vnesli pravi pristop k meddržavnemu dialogu.</p>	<p>Sodelovanje bi lahko otežilo, če bi se jim omejile informacije in opredelitev tematike dialoga.</p>	<p>Takšna zainteresirana stran bi se lahko vključila ob upoštevanju interesov lokalnih malih in srednje velikih podjetij in njihove vključitve v meddržavni dialog. To bi lahko bila najboljša strategija za njihovo sodelovanje. Naj bodo informirani, bodo zasedeni in osredotočeni na projekt, saj bi to prav</p>

			kot 1.100 lokacijah: regionalnih, teritorialnih in lokalnih.			tako lahko bile pomembne točke.
Federazione Autotrasportatori Italiani - Regionalna zveza Furlanije - Julijske krajine  Confindustria Friuli-Venezia Giulia	Italijanski nacionalni javni organ	Velik vpliv, velik interes	F.A.I. Federazione Autotrasportatori Italiani, Regionalna zveza Furlanije - Julijske krajine, je teritorialna struktura organizacije F.A.I. Nazionale, največjega združenja, ki zastopa sektor cestnega prevoza blaga, ustanovljena na podlagi želje avtoprevoznikov, ki se zavedajo pomena enotnosti, da se soočijo in rešijo težave panoge in njihovega podjetja. F.A.I. Furlanija - Julijska krajina stoji ob strani svojim članov, saj jim zagotavlja strokovnost in usposobljenost za reševanje vsakodnevnih težav ter jim številne storitve, svetovanje in dogovore.	Glede na splošne interese projekta FORTIS bi lahko sodelovanje tega združenja zelo izboljšalo raven dela skupnega odbora.	Sodelovanje, bi se lahko otežilo, če se izključijo iz informacij in opredelitev tem dialoga.	Takšna zainteresirana stran bi se lahko vključila ob upoštevanju interesov lokalnih malih in srednje velikih podjetij in njihove vključitve v meddržavni dialog. To bi lahko bila najboljša strategija za njihovo sodelovanje. Naj bodo informirani, zaposleni in osredotočeni na projekt, saj bi to prav tako lahko bile pomembne točke.
Lega delle Cooperative del Friuli-Venezia Giulia - Legacoop FVG	Italijanski nacionalni javni organ	Velik vpliv, velik interes	Lega delle Cooperative del Friuli-Venezia Giulia je ena izmed združenj in združnih organov v regiji, ki so člani Lega Nazionale Cooperative e Mutue (Nacionalna zveza združenj in vzajemnih društev), kjer nastopa kot periferni organ in ima cilje, ki so enaki kot cilji Dežele. V celoti je odgovoren za oblikovanje in uvedbo sodelovalne sodelovanja v Furlaniji - Julijski krajini v skladu s smernicami zadruga.	Glede na splošne interese projekta FORTIS bi lahko sodelovanje tega združenja zelo izboljšalo raven dela skupnega odbora.	Ker je javni organ v lasti regije FJK, pri vključevanju te zainteresirane strani ne bi smelo biti težav, poleg tega pa bi lahko iz delovne skupine imeli precejšnje koristi.	Iskanje prave kontaktne osebe v zvezi bi lahko bil najpomembnejši dejavnik pri vključevanju te zainteresirane strani.
Nacionalna zveza avtomobilskih šol za avtomobilsko svetovanje - UNASCA	Italijanski nacionalni javni organ	Velik vpliv, velik interes	Je najbolj reprezentativno združenje na področju avtošol na državni ravni (ministrski odlok o prometu z dne 9. februarja 2004) (123. člen Zakonika o avtocestah) in navtičnih šol (medministrski odlok 146/2008) in svetovalnih podjetij za promet s prevoznimi sredstvi v skladu z zakonom 264/1991 (na kratko »Studi di Consulenza Automobilistica«).	To združenje bi lahko podalo prave teme v institucionalni dialog zaradi področja, s katerim se ukvarjajo.	V tem primeru bi morali partnerji, da bi se izognili zapletom pri sodelovanju, upoštevati zainteresirano stran in njene interese in jo vključiti v ključne razprave.	Takšna zainteresirana stran bi se lahko vključila ob upoštevanju interesov lokalnih malih in srednje velikih podjetij in njihovega vključevanja v meddržavni dialog. To bi lahko bila najboljša strategija za njihovo sodelovanje. Naj bodo informirani, zaposleni in osredotočeni na projekt, saj bi to prav tako lahko bile pomembne točke.
Konfederacija avtošol in avtomobilskih svetovalcev - CONFARCA	Italijanski nacionalni javni organ	Majhen vpliv, velik interes	Confarca je trgovsko združenje avtošol, svetovalnih podjetij, navtičnih šol in revizijskih centrov.  Predstavlja subjekte na državni in evropski ravni.  Izvaja usposabljanja, strokovno posodabljanje in dejavnosti pomoči.	Ta subjekt, ki predstavlja vozniško združenje tudi na evropski ravni, bi lahko prinesel novo in drugačno stališče v razpravo odbora.	V tem primeru bi morali partnerji, da bi se izognili zapletom pri sodelovanju, upoštevati zainteresirano stran in njene interese in jo vključiti v ključne razprave.	
Agencije za avtomobilsko svetovanje	Prošnja za partnerstvo	Majhen vpliv, velik interes				



Šole vožnje	Prošnja za partnerstvo	Majhen vpliv, velik interes				
APT Gorizia (TPLFVG)	Italijanski nacionalni javni organ	Velik vpliv, velik interes	TPL FVG je konzorcij, ki upravlja lokalni javni prevoz v Deželi Furlanija - Julijska krajina po cesti in morju. Je rezultat združitve štirih podjetij - ATAP Pordenone, Autoservizi F.V.G. S.p.A. - SAD Videm, APT Gorizia in Trieste Trasporti - štirih zgodovinskih, konsolidiranih podjetij z močnimi koreninami, ki se močno zavedajo značilnosti, potreb in operacij mobilnosti v Furlaniji - Julijski krajini. Edina regionalna referenčna točka in referenčna točka za uporabnike: ponudnik lokalnega javnega prevoza FJK lahko zaradi izkušenj družb članic zagotovi kakovost, prilagodljivost in specifičnost storitve na regionalnem ozemlju z dodano vrednostjo integriranega pristopa v javnemu prevozu. Inovacije, nove tehnologije, največja enostavnost dostopa do storitev in informacij: ponudnik lokalnega javnega prevoza FJK si nenehno prizadeva izboljševati vse vidike potovalnih izkušenj za prebivalce in turiste, od načrtovanja in nakupa vozovnice do prihoda na cilj.	Kot vsak regionalni javni organ ima ključno vlogo, kadar so cilji projekta povezani s povečanjem sodelovanja z drugimi državami. Projekt FORTIS poudarja predvsem izboljšanje meddržavnega sodelovanja v zvezi z lokalnim javnim prevozom in na splošno za institucionalni dialog med državami. V tem primeru ta javni organ ni mogoče izključiti iz dialoga.	Ker je javni organ v večinski lasti Deželo FJK, bi morala biti vključitev te zainteresirane strani enostavna, čeprav je eden od udeležencev projekta regija FJK, zato bi morali biti njihovi interesi v skladu z interesi skupnega odbora. Zato je sektor, v katerem nastopa zainteresirana stran in je eden glavnih tudi pri projektu FORTIS, v ospredju istega projekta.	Vključite pravo kontaktno osebo, razmislite o morebitnih težavah, ki jih ima ta pomembna zainteresirana stran vsak dan, in jo obveščajte ter povežite s partnerji in skupnim odborom. To so lahko ključni dejavniki strategije sodelovanja.
Pacorini S.p.A.	Italijansko zasebno podjetje	Majhen vpliv, velik interes	Skupina Pacorini, ustanovljena v Trstu leta 1933, je italijanska multinacionalka, ki ponuja logistične storitve za široko paleto surovin in raznovrstnega blaga: nakladanje/razkladanje, skladiščenje, industrijska predelava in prevoz na mednarodno priznanem trgu. Skupina je certificirana na glavnih svetovnih borzah termiskega trga.	Ker je pomemben akter v logističnem sektorju, bi lahko bil dober opazovalec institucionalnega dialoga. Poleg tega bi njegova prisotnost lahko pritegnila drugega možnega akterja, ki bi lahko resnično podprl cilj projekta FORTIS.	Neupoštevanje njihovega interesa, se jih ne vključuje v komunikacijske tokove ali razprave. To bi lahko bil največji razlog za zaplet pri sodelovanju zainteresirane strani.	Vključite pravo kontaktno osebo, razmislite o morebitnih težavah, ki jih ima ta pomembna zainteresirana stran vsak dan, in jo obveščajte ter povežite s partnerji in skupnim odborom. To so lahko ključni dejavniki strategije sodelovanja.
Auto Marocchi S.p.A.	Italijansko zasebno podjetje	Majhen vpliv, velik interes	Automarocchi je eden največjih italijanskih prevoznikov. Glavna dejavnost podjetja je kontejnerski in polno-nakladni tovor (FTL), cestni in intermodalni prevoz v Italiji in Evropi. Prisotni smo tudi v Avstriji, na Madžarskem, v Sloveniji in na Hrvaškem.	Ker je pomemben akter v prometnem sektorju, bi lahko ta zainteresirana stran bila dober opazovalec/svetovalec za institucionalni dialog. Poleg tega bi njegova prisotnost lahko pritegnila drugega možnega akterja, ki bi lahko resnično podprl cilj projekta FORTIS.	Neupoštevanje njihovega interesa, se jih ne vključuje v komunikacijske tokove ali razprave. To bi lahko bil največji razlog za zaplet pri sodelovanju zainteresirane strani.	Vključite pravo kontaktno osebo, razmislite o morebitnih težavah, ki jih ima ta pomembna zainteresirana stran vsak dan in jo obveščajte ter povežite s partnerji in skupnim odborom. To so lahko ključni dejavniki strategije sodelovanja.
Saf S.p.A.	Italijanski nacionalni javni organ	Majhen vpliv, velik interes	TPL FVG je konzorcij, ki upravlja lokalni javni prevoz v Deželi Furlanija - Julijska krajina po cesti in morju. Je rezultat združitve	Ker je pomemben akter v prometnem sektorju, bi lahko ta zainteresirana stran	Neupoštevanje njihovega interesa, se jih ne vključuje v komunikacijske	Vključite pravo kontaktno osebo, razmislite o morebitnih težavah,

			<p>štirih podjetij - ATAP Pordenone, Autoservizi F.V.G. S.p.A. - SAD Videm, APT Gorica in Trieste Trasporti - štirih zgodovinskih, konsolidiranih podjetij z močnimi koreninami, ki se globoko zavedajo značilnosti, potreb in operacij mobilnosti v Furlaniji - Julijski krajini.</p> <p>Edina regionalna referenčna točka in referenčna točka za uporabnike: ponudnik lokalnega javnega prevoza FJK lahko zaradi izkušenj družb članic zagotovi kakovost, prilagodljivost in specifičnost storitve na regionalnem ozemlju z dodano vrednostjo integriranega pristopa k javnemu prevozu.</p> <p>Inovacije, nove tehnologije, največja enostavnost dostopa do storitev in informacij: ponudnik lokalnega javnega prevoza FJK si nenehno prizadeva izboljševati vse vidike potovalnih izkušenj za prebivalce in turiste, od načrtovanja in nakupa vozovnice do prihoda na cilj.</p>	<p>bila dober opazovalec/svetovalec za institucionalni dialog. Poleg tega bi njegova prisotnost lahko pritegnila drugega možnega akterja, ki bi lahko resnično podprl cilj projekta FORTIS.</p>	<p>tokove ali razprave. To bi lahko bil največji razlog za zaplet pri sodelovanju zainteresirane strani.</p>	<p>ki jih ima ta pomembna zainteresirana stran vsak dan in jo obveščajte ter povežite s partnerji in skupnim odborom. To so lahko ključni dejavniki strategije sodelovanja.</p>
Sati Snc	Italijansko zasebno podjetje	Majhen vpliv, velik interes	<p>Sati Snc je podjetje za najem avtobusov, ki v tem sektorju deluje že več kot 40 let z izjemno profesionalnostjo, razpoložljivostjo in vljudnostjo. Dolgoletno delo na tem področju omogoča natančno poznavanje zahtev in potreb kupcev, prav tako pa jih je mogoče predvideti. Podjetje lahko ob vsaki priložnosti zagotovi kakovostne storitve, ki v celoti zadovoljijo vse potrebe.</p>	<p>Ker je pomemben akter v prometnem sektorju, bi lahko ta zainteresirana stran bila dober opazovalec/svetovalec za institucionalni dialog. Poleg tega bi njegova prisotnost lahko pritegnila drugega možnega akterja, ki bi lahko resnično podprl cilj projekta FORTIS.</p>	<p>Neupoštevanje njihovega interesa, se jih ne vključuje v komunikacijske tokove ali razprave . To bi lahko bil največji razlog za zaplet pri sodelovanju zainteresirane strani.</p>	<p>Vključite pravo kontaktno osebo, razmislite o morebitnih težavah, ki jih ima ta pomembna zainteresirana stran vsak dan in jo obveščajte ter povežite s partnerji in skupnim odborom. To so lahko ključni dejavniki strategije sodelovanja.</p>
Policijski organi	Javni organi	Velik interes, velik vpliv	<p>Nacionalni/regionalni/lokalni policijski organi (na primer italijanska Finančna straža) so organi, ki so upravičeni do izvajanja nadzora na cesti. Imajo velik vpliv in interes, ki izhaja iz sodelovanja med Italijo in Slovenijo pri nadzoru težkega prometa.</p>	<p>Glede na splošne interese projekta FORTIS bi lahko sodelovanje te zainteresirane strani zelo izboljšalo raven dela skupnega odbora.</p>	<p>Glede na to, da so javni organi, ne bi smelo biti težav pri vključevanju te zainteresirane strani. Njihov interes bi moral biti v skladu z udeleženci projekta, ki sodelujejo v skupnem odboru. Zato je sektor, v katerem nastopa zainteresirana stran in eden glavnih tudi pri projektu FORTIS, v ospredju istega projekta.</p>	<p>Vključevanje nacionalnih in/ali regionalnih centralnih javnih uprav omogoča sodelovanje policijskih organov.</p>