

TRIESTE LİMANI

ESKİ VENEZIANI KOMPLEKSİ ve ESKİ TÜTÜN FABRİKASI

Noghere Bölgesi

Via A. Malaspina - Trieste



Giriş

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

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

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

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

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

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

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

1 – BELGESİNİN GENEL BAKIŞI

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

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

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

Bağlam: Trieste, büyüyen bir Avrupa limanı.

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

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

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

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

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

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

Özetle, gayrimenkulün başlıca özellikleri şunlardır:

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

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

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

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

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

Bu işlem bir yatırımcı için neden ilgi çekicidir?

Operasyon, aşağıdakilerin nadir bir kombinasyonunu sunmaktadır:

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

Belgenin geri kalanında şunlar sunulmaktadır:

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

2 – TRIESTE LİMANI: STRATEJİK VE EKONOMİK BAĞLAM

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

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

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

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

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

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

İçindekiler

BÖLÜM 1 – Genel giriş

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

BÖLÜM 2 – Coğrafi ve altyapı bağlamı

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

BÖLÜM 3 – Liman yapısı ve terminalleri

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

BÖLÜM 4 – Trafik analizi ve pazar eğilimleri

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

BÖLÜM 5 – Kalkınma planları, PNRR ve yatırımlar

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

BÖLÜM 6 – Ekonomik analiz ve gayrimenkul değerleri

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

6.4 Avrupa limanları karşılaştırması

6.5 Teklif edilen alan

6.6 Değer ve beklenen getiri

BÖLÜM 7 – Sonuç

7.1 Liman sisteminin stratejik özeti

7.2 2015–2025 yılları için temel sonuçlar

7.3 Konsolide rekabet avantajları

7.4 2030–2035 Vizyonu: Trieste Avrupa Kapısı

7.5 Yatırımcılar ve paydaşlar için fırsatlar

7.6 Sonuçlar

BÖLÜM 1 – GENEL GİRİŞ

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

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

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

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

1.1 Akdeniz'in kalbinde bir kıta limanı

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

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

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

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

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



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

1.2 Rekabet avantajı sağlayan yasal miras

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

Bir yatırımcı veya lojistik operatörü için avantajı somuttur:

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

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

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



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

1.3. Intermodalitenin gücü: demiryolu omurgası

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

2024 yılında 11.000'den fazla tren işletildi ve liman her gün Avusturya, Almanya, Macaristan, Slovakya ve Çek Cumhuriyeti ile bağlantı sağladı. Konteynerlerin %50'den fazlası trenle gelir veya trenle gider, bu oran hiçbir İtalyan limanı ve çok az sayıda Avrupa limanı tarafından ulaşılamaz.

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

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

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

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

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

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

1.4. Modern yönetim ve stratejik planlama

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

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

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

Başlıca gelişme eksenleri şunlardır:

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

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

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

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

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

Limanın geleceği şimdiden inşa ediliyor.

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

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

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

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

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

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

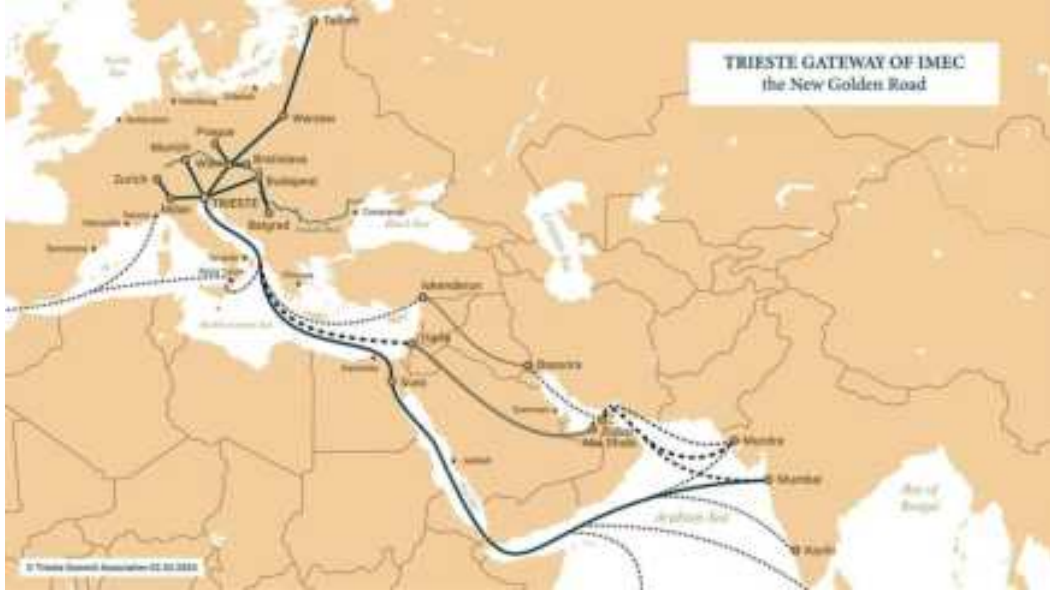
Özetle, Trieste sadece bir liman değildir: tarih ile inovasyonun iç içe geçtiği ve bugün yatırım yapmak, geleceğin lojistiğinin merkezinde yer almak anlamına gelen, gelişmekte olan stratejik bir Avrupa platformudur. İle birleştiği ve bugün yatırım yapmak, geleceğin lojistiğinin merkezinde yer almak anlamına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

BÖLÜM 2 – COĞRAFİ VE ALTYAPI BAĞLAMI

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

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

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



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

Trieste'nin değeri, eşsiz coğrafi konumundan kaynaklanmaktadır.

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

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

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

Bu, Trieste'nin Viyana veya Münih'e Kuzey Avrupa'nın büyük limanlarından daha yakın olduğu anlamına gelir. Avusturya ve Alman şirketleri için Trieste'yi seçmek marjinal bir alternatif değildir: bu, verimlilik açısından bir tercihtir verimlilik seçimidir.

Ayrıca, limanın kuzey Adriyen kıyısındaki konumu, onu Koper (Slovenya), Rijeka (Hırvatistan) ve Venedik limanlarını tamamlayıcı bir konuma sahiptir ve bu limanlarla birlikte

Rotterdam ve Hamburg gibi büyük limanlarla rekabet edebilecek düzeyde.

Bu sistemde Trieste, doğal derinliği,

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



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

Kaynak: Avrupa lojistik belgeleri veya TEN-Tkoridor atlasları

2.2. Avrupa TEN-T ağının önemli bir düğümü

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

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

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

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

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

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

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

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

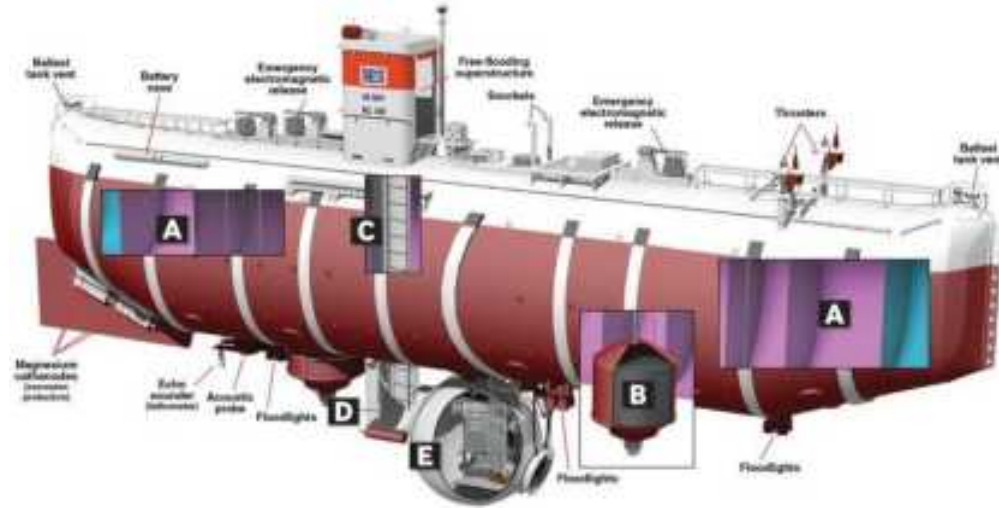
Bu anlamda liman sadece lojistik değil, aynı zamanda enerji açısından da önemlidir ve Avrupa'nın enerji güvenliği için stratejik bir altyapıdır. stratejik bir altyapıdır.

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

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

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

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



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

Bunun iki avantajı vardır:

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

2022'den itibaren Trieste, Uzak Doğu'dan gelen "direkt çağrı" gemileri için düzenli varış limanı olacak ve

Şanghay'dan yaklaşık 22-24 gün süren yolculuk, Rotterdam'a ise 28-30 gün sürmektedir.

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

Limana deniz yoluyla doğrudan erişim sağlanır, dar kanallar veya keskin virajlar yoktur: manevra havzası

her türlü hava koşulunda güvenli operasyonlara olanak tanır.

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

2.4 Kara ağı: karayolu ve demiryolu arasında tam entegrasyon

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

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

Otoyol erişimi doğrudan ve şehir trafiğinden ayrıdır, bu da kamyon ve

ağır araçların limana doğru kesintisiz akışını garanti eder.

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

Ancak Trieste kara sisteminin gerçek gücü demiryoludur.

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

Limanın her operasyonel alanı — VII Rıhtım'dan SIOT terminaline ve Lojistik Platformuna kadar — iç demiryolu bağlantıları ile hizmet vermektedir ve Trieste Campo Marzio istasyonuna, limanın ana demiryolu düğümüne doğrudan erişim imkanı sunmaktadır.

2024 yılında 11.200'den fazla yük treni geçiş yaptı, bu da ulusal bir rekor.

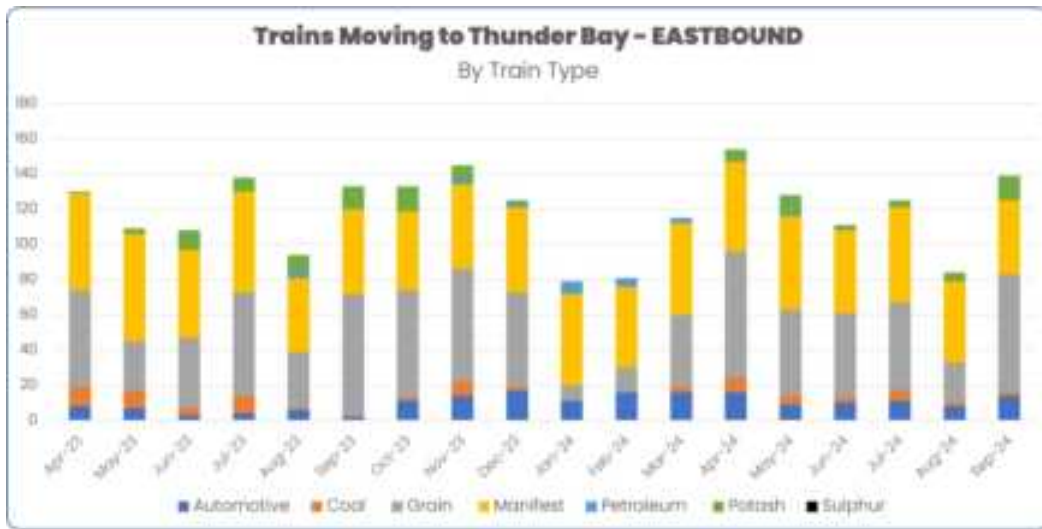
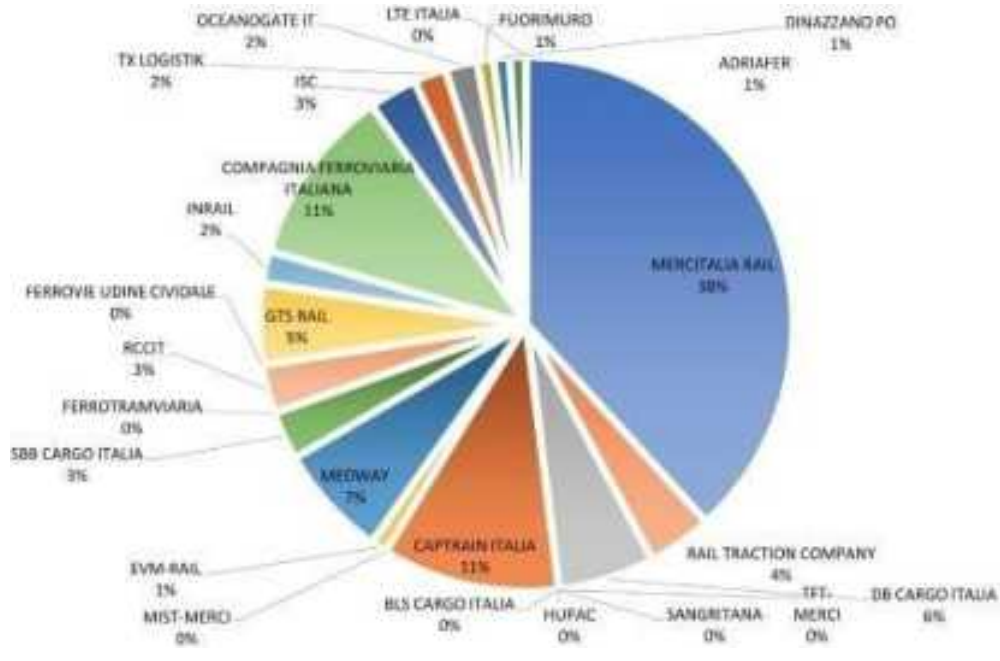
Trenler Viyana, Münih, Duisburg, Bratislava, Prag ve Budapeşte gibi destinasyonlara ulaşıyor ve

günde 25'ten fazla sefer yapmaktadır.

Manevraların yönetimi, Liman Otoritesi'nin kontrolündeki Adriafer'e emanet edilmiştir ve bu şirket, RFI ile doğrudan koordinasyon kurarak rotaları optimize etmek ve durma sürelerini azaltmakla görevlidir.

Bu verimlilik, Trieste'yi İtalya'nın en demiryolu limanı haline getiriyor: konteynerlerin yarısından fazlası trenle gönderiliyor veya trenle geliyor.

Bu, Avrupa düzeyinde de yeşil lojistik için "en iyi uygulama" olarak tanınan bir sürdürülebilirlik ve üretkenlik modelidir.



Şekil 5 Trieste Limanı'nda demiryolu trafiğinin ve intermodal taşımacılığın gelişimi.

Kaynak: Doğu Adriyatik Deniz Liman Sistemi Otoritesi yıllık raporu, Adriafer veya İtalyan lojistik raporları.

2.5 Liman arka bölgeleri, lojistik platformlar ve kara düşümleri

Trieste liman sistemi liman sınırları ile sınırlı değildir: sistemin operasyonel kapasitesini büyük ölçüde artıran, birbirine bağlı lojistik platformlar ve retroportlardan oluşan bir ağa yayılmıştır.

1. Cervignano del Friuli Interporto: 250.000 m²'den fazla alana, gümrük işlevlerine, depolara ve 750 metrelik tren bağlantı raylarına sahip Avrupa düzeyinde bir lojistik düğüm noktası.
2. Ferneti (TS) Interporto: Limandan 10 km uzaklıkta bulunan, karayolu ve gümrük trafiğinde uzmanlaşmış, A34 otoyoluna ve Slovenya ağına bağlı uluslararası bir lojistik merkezidir.
3. Trieste Lojistik Platformu (PLT): 2024 yılında açılan bu platform, Trieste'nin yeni entegre lojistiğinin simgesi olan bir projedir. 120.000 m²'lik bir alana inşa edilmiş olup, rıhtımlar, soğutmalı depolar, iç raylar ve Molo VII ile ulusal demiryolu ağına doğrudan bağlantılara sahiptir. Liman ile liman arkası arasındaki bağlantı noktasıdır ve uluslararası tedarik zinciri ve katma değerli lojistik operatörlerine ev sahipliği yapmaktadır.

Bu modüler mimari, tam bir operasyonel esneklik sağlar: mallar, üretim ihtiyaçlarına göre boşaltılabilir, işlenebilir, depolanabilir veya yeniden yönlendirilebilir.

Yatırımcılar için, altyapısı hazır liman arkası alanlarının varlığı, yatırımın geri dönüş süresini ve riskini azaltır, lojistik veya endüstriyel faaliyetlerin hemen kurulmasına olanak tanır.

2.6 Operasyonel alanlar ve uzmanlık

Liman beş ana alana ayrılmıştır ve her birinin kendine özgü bir işlevi vardır:

1. Porto Franco Vecchio: 600.000 m²'lik tarihi alan, kentsel ve lojistik yeniden yapılandırma sürecindedir ve kültürel, teknolojik ve hizmet amaçlı kullanılacaktır.
2. Porto Franco Nuovo: en modern ve işlevsel bölüm, konteyner, ro-ro ve dökme yük terminallerinin bulunduğu, ve PLT'ye doğrudan bağlantıları olan terminal.
3. Scalo Legnami: genel kargo, çeşitli mallar ve orman ürünleri için çok işlevli alan.
4. Scalo Industriale di Zaule: katı ve sıvı dökme yük, kimya ve metalurji merkezi; enerji tesisleri ve petrol boru hatlarını da barındırır.
5. Trieste Lojistik Platformu: liman-arka liman bağlantı noktası, Trieste'nin lojistik 4.0'ın sembolü olan altyapı.

2.7 Kapasite, verimlilik ve performans

2024 yılında liman yaklaşık 63 milyon ton mal taşımıştır; bunun 25 milyon tonu petrol sektörüne, 15 milyon tonu konteyner taşımacılığına, geri kalanı ise ro-ro, dökme yük ve çeşitli taşımacılığa aittir.

Konteynerler 850.000 TEU'ya ulaşmış olup, 2026 yılına kadar 1 milyonu aşma hedefi vardır. Yılda 11.000'den fazla tren, günde 24 çift ve %50'den fazla demiryolu payı, Trieste'yi İtalya'nın intermodalite konusunda referans noktası haline getirmektedir.

Konteynerlerin rıhtımda kalma süresi ithalat için 1,8 gün, ihracat için 2,9 gün olup, bu süreler düşük sürelerden biridir.

2.8 Yatırıma hazır bir altyapı ekosistemi

Trieste bugün hazır bir gerçekliktir: tüm temel altyapılar halihazırda mevcuttur, birbirine bağlıdır, faaliyettedir ve istikrarlı ve şeffaf bir yönetimle yönetilmektedir.

PNRR, Avrupa fonları ve özel sermaye tarafından finanse edilen gelecek planları, limanı "oluşturmak" için değil, kapasitesini genişletmek ve daha dijital, yeşil ve rekabetçi hale getirmek içindir.

Kurumsal bir yatırımcı için bu, diğer gelişmekte olan limanlarda görülen tipik riskleri azaltır.

Trieste "inşa edilecek" bir proje değildir: halihazırda anında getiri sağlayan, istikrarlı bir jeopolitik bağlamda yer alan, iş dostu kamu politikaları ve limanı öncelikli bir altyapı olarak gören bir Avrupa bağlamı tarafından desteklenen olgun bir platformdur.

Özetle, Trieste'nin coğrafi ve altyapı bağlamı bugün tüm Akdeniz havzasının en sağlam ve eksiksizlerinden biridir: hazır, sürdürülebilir ve entegre bir lojistik üssü, endüstriyel, enerji, gayrimenkul ve intermodal projeler için idealdir.

BÖLÜM 3 – LİMANIN YAPISI VE TERMİNALLERİ

Trieste liman sistemi bugün Avrupa'nın en modern, en gelişmiş ve en verimli liman sistemlerinden biridir.

Toplam 2,3 milyon metrekareye yayılan liman, 12 kilometre uzunluğunda rıhtım hattına ve 18 metreye ulaşan su derinliğine sahiptir. Bu, İtalya'da benzersiz ve Akdeniz'de en yüksek değerlerden biridir.

Tesis, ticari ve endüstriyel terminaller, enerji tesisleri, lojistik platformlar ve liman arka alanlarını bir araya getiren entegre bir model göre düzenlenmiştir. Tüm bu alanlar, 70 km'lik bir iç demiryolu ağı ve dijital akış yönetim sistemleri ile birbirine bağlanmıştır.

Yönetim, Doğu Adriyatik Deniz Liman Sistemi Otoritesi'ne (AdSP MAO) emanet edilmiştir.

aynı zamanda Monfalcone limanını da koordine ederek tek bir bölgesel lojistik ve endüstri merkezi oluşturmaktadır.

Bu entegre yönetim, Trieste'yi Avrupa'da benzersiz bir yasal çerçeve olan uluslararası Serbest Liman rejimi altında konteyner, dökme yük, petrol, ro-ro, genel kargo ve yolcu trafiğini yönetebilen eksiksiz bir multimodal platform haline getirmiştir.

3.1 Liman sisteminin genel mimarisi

Liman, her biri belirli bir amaca yönelik ve trafiğin genel dengesinde stratejik bir işlevi olan beş ana alana ayrılmıştır:

1. VII Rıhtımı – Konteyner Terminali (TMT)
Kuzey Adriyen'in konteyner trafiği için ana terminali, MSC'nin katılımıyla T.O. Delta grubu tarafından yönetilmektedir. Asya-Avrupa akışlarının ve Trieste'yi Avusturya, Almanya ve Macaristan pazarlarına bağlayan intermodal demiryolu ağının merkezidir.
2. Trieste Lojistik Platformu (PLT)
2024 yılında tamamlanan yeni nesil intermodal terminal.
Liman, demiryolu ve otoyol arasında doğrudan bağlantı görevi görür ve Serbest Liman rejimi altında lojistik ve imalat operatörlerine ev sahipliği yapar.
3. SIOT Terminali ve Transalpino Petrol Boru Hattı (TAL)
Limanın enerji merkezi, Avusturya, Almanya ve Çek Cumhuriyeti'ndeki rafinerilere gönderilen ham petrolün giriş noktası.
Avrupa'nın en stratejik petrol altyapılarından biridir.
4. Zaule Sanayi Bölgesi
Ağır sanayi ve hammadde lojistiğine ayrılmış alan, kimya, çelik ve inşaat malzemeleri sektörlerinden şirketlerin bulunduğu, ağır sanayi ve hammadde lojistiğine ayrılmış bir alandır. Çok yıllık imtiyazlara sahip ve denize ve demiryoluna doğrudan erişimi olan özel bir sanayi bölgesi.
5. Porto Vecchio ve kentsel yenileme ve hafif lojistik alanları
19. yüzyıldan kalma eski liman, bugün kentsel, teknolojik ve turistik açıdan geniş bir dönüşüm projesinin konusu olup büyük gayrimenkul ve sürdürülebilir kentsel lojistik fırsatları sunmaktadır.

Bu makro alanların yanı sıra, Trieste'de Ro-Ro terminali, motorlu araç terminali, genel kargo terminali, tahıl terminali, gübre terminali ve şehir merkezinde bir yolcu terminali de bulunmaktadır.

3.2 VII. Rıhtım – Trieste Marine Terminal (TMT)

VII Rıhtımı, limanın ticari merkezi ve Güney Avrupa'nın en verimli konteyner terminallerinden biridir. Trieste Marine Terminal S.p.A. (TMT) tarafından işletilen ve T.O. Delta grubu (%60) ile MSC – Mediterranean Shipping Company (%40) tarafından kontrol edilen terminal, Asya-Akdeniz-Orta Avrupa küresel rotalarında stratejik bir lojistik varlıktır.

Temel teknik özellikler:

1. Rıhtım: 770 metre (870 metreye uzatılabilir)
2. Deniz derinliği: 18 metre doğal
3. Toplam alan: 300.000 m²

4. Rıhtım vinçleri: 7 gemi-kıyı (4 Post-Panamax, 3 Super Post-Panamax)
5. İç demiryolu rayları: 5 (her biri 600 m)
6. Mevcut yıllık kapasite: yaklaşık 850.000 TEU
7. Genişletme sonrası öngörülen kapasite: 1,2 milyon TEU/yıl
8. Demiryolu payı: >%55 (Avrupa'nın en yüksekleri arasında)
9. Başlıca demiryolu operatörleri: ÖBB Rail Cargo, Metrans, DB Cargo, Adriafer, Alpe Adria

TMT'nin verimliliği o kadar yüksektir ki, konteynerlerin ortalama kalış süresi ithalat için 1,8 gün, ihracat için 2,9 gündür. Yükleme/boşaltma işlemleri, dijitalleştirilmiş bir terminal işletim sistemi tarafından yönetilmektedir.

Taşıma alanlarının kullanımını ve demiryolu manevralarının planlamasını gerçek zamanlı olarak optimize eder.

"Molo VII Extension" genişletme projesi (2023–2026):

CEF, BEI ve özel sermaye fonlarıyla finanse edilen 150 milyon avronun üzerinde bir yatırımla:

1. rıhtımı 140 m uzatmak ve yeni alanlar oluşturmak;
2. 2 adet otomatik STS vinç ve 6 adet elektrikli RTG kurmak;
3. doğrudan TEN-T demiryolu bağlantıları oluşturmak;
4. akışların öngörücü yönetimi için bir "dijital ikiz" sistemi getirmek.

Hedef, Trieste'yi demiryolu verimliliği açısından Avrupa'nın en iyi 5 limanı arasına sokmaktır.

Yatırımcılar ve lojistik ortakları için TMT, olgunlaşmış ancak büyümeye devam eden bir varlıktır: istikrar, uluslararası görünülük ve MSC ağıyla anında sinerji sağlar.

3.3 Trieste Lojistik Platformu (PLT)

PLT, limanın en yeni altyapısıdır ve entegre bir lojistik-endüstri modeli yönündeki evriminin sembolüdür.

Consorzio PLT S.p.A. (ICOP, Francesco Parisi, T.O. Delta ve diğer operatörlerin katılımıyla) tarafından gerçekleştirilen platform, on yıllık bir tasarım ve inşaat sürecinin ardından 2024 yılında faaliyete geçmiştir ve toplam 200 milyon avroluk bir yatırım gerektirmiştir.

Ana veriler:

1. İşletme alanı: 120.000 m² (150.000 m²'ye genişletilebilir)
2. Rıhtım: 500 m (derinlik 15 m)
3. Kapalı alanlar ve depolar: 40.000 m²
4. İç raylar: 4 adet 600 m
5. Doğrudan bağlantı: Campo Marzio demiryolu ve A4 otoyolu
6. Kullanım alanları: konteyner, genel kargo, proje kargo, soğutmalı ve endüstriyel lojistik

PLT'nin ayırt edici özelliği kullanım esnekliğidir: platform hem deniz

hem demiryolu taşımacılığı için hem de serbest liman rejiminde hafif sanayi işleme alanı olarak kullanılabilir.

Tüm süreçler dijitalleştirilmiştir: erişim geçişleri, mal yönetimi, gümrük akışları ve izlenebilirlik Sinfomar – Port Community System sistemine entegre edilmiştir.

Bugün, otomotiv, gıda ve endüstriyel bileşen sektöründeki şirketler de dahil olmak üzere lojistik ve imalat operatörlerine ev sahipliği yapmaktadır.

Hala kullanılabilir alanlar, Avrupa'da benzersiz vergi ve gümrük avantajları ile gayrimenkul, depo ve liman hizmetlerine doğrudan yatırım yapılmasına olanak tanır.

Çevresel açıdan PLT, fotovoltaik tesisler, LED aydınlatma, soğuk demirleme altyapısı ve endüstriyel su yönetimi ile sürdürülebilirlik açısından bir modeldir.

Bir yatırımcı için, Trieste sistemine "anahtar teslimi" bir giriş kapısıdır ve ve sınırlı risk sunmaktadır.

3.4 SIOT Enerji Terminali – Transalpino Petrol Boru Hattı (TAL)

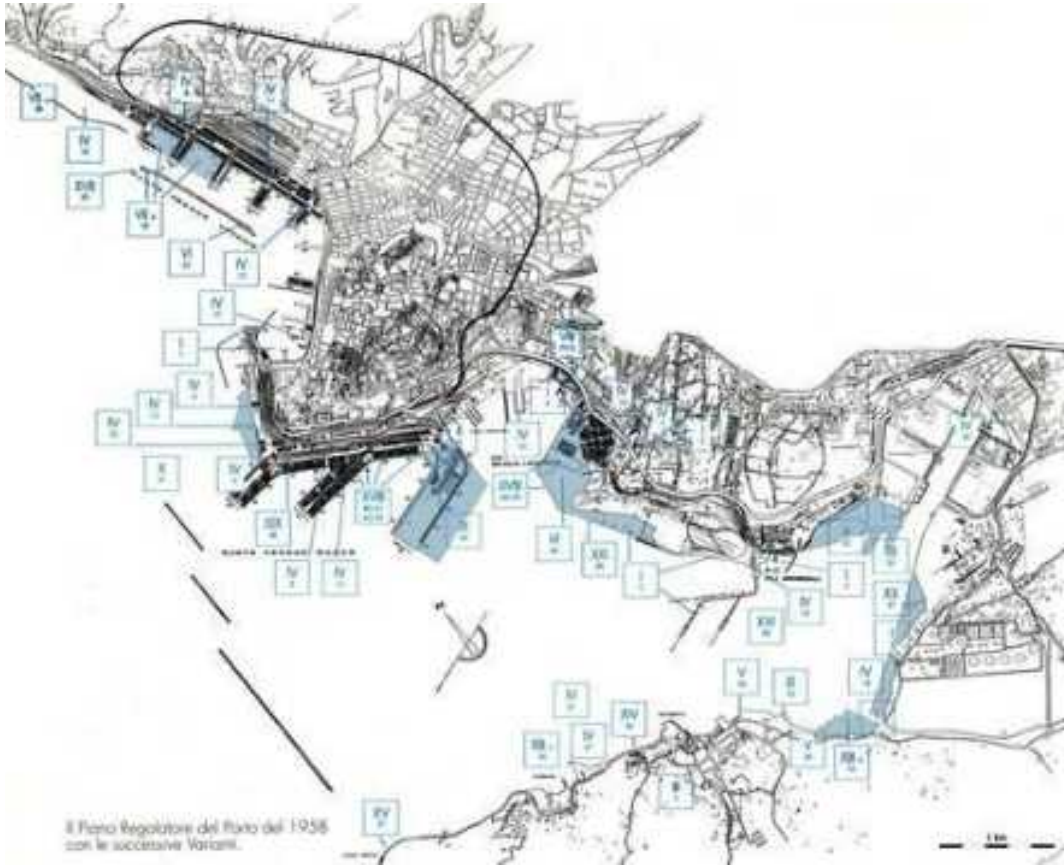
SIOT Terminali, Avrupa'nın en stratejik petrol tesislerinden biridir ve tüm Orta Avrupa'nın enerji omurgasını oluşturur. Buradan, 753 km uzunluğunda Ingolstadt'a (Almanya) uzanan Transalpino Petrol Boru Hattı (TAL) başlar ve Austrian needs:

1. Avusturya'nın ihtiyacının %90'ını,
2. Bavyera'nın %50'sini
3. ve Çek Cumhuriyeti'nin önemli bir kısmını karşılamaktadır.

Ana veriler:

1. Terminal alanı: ~400.000 m²
2. Tank kapasitesi: 3 milyon m³
3. Boru hattı uzunluğu: 753 km
4. Maksimum kapasite: 40 milyon ton/yıl
5. 2024 ortalama trafiği: ~36 milyon ton
6. Rıhtımlar: 3 VLCC bağlama yeri, su derinliği >20 m

Terminal, dijitalleştirilmiş akış yönetimi ve 24 saat gözetim ile gelişmiş güvenlik ve izleme sistemlerine sahiptir. SIOT, limanın enerji dönüşümünün de temel direğidir: Avrupa Birliği'nin "Fit for 55" ve "RePowerEU" direktifleri doğrultusunda, biyoyakıt, hidrojen ve LNG ithalatına kısmi geçiş için çalışmalar devam etmektedir. Trieste, bu nedenle sadece petrolün varış noktası değil, aynı zamanda geleceğin çok kaynaklı enerji merkezi olmaya hazırlanmaktadır.



Şekil 6 Transalpino Petrol Boru Hattı (TAL): Trieste'yi Orta Avrupa'ya bağlayan stratejik enerji altyapısı.
Kaynak: Transalpine Pipeline company 2023.

3.5. Zaule Endüstri Limanı

Zaule Endüstri Limanı, Friuli Venezia Giulia'nın ana liman-endüstri merkezidir.

Yaklaşık 700.000 m²'lik bir alana yayılmış olup, 15 m derinliğinde rıhtımları ve demiryoluna doğrudan bağlı

demiryoluna doğrudan bağlı liman arkası alanları bulunmaktadır.

Katı dökme yük, kimyasal ürünler, endüstriyel hammaddeler, çimento, kömür ve gübre ticaretinde uzmanlaşmıştır.

Burada, Wartsilä Italia, Frigomar, Silos Zaule ve diğer kimya ve metalurji şirketleri dahil olmak üzere bölgenin önde gelen bazı şirketlerinin fabrikaları ve depoları bulunmaktadır.

Son yıllarda, bölge çevresel yeniden yapılandırma ve altyapı modernizasyonu sürecinden geçmiştir : güçlendirilmiş kaldırımlar, yeni iç demiryolu ağları, toz ve su yönetim sistemleri.

2025-2030 kalkınma planı, döngüsel ekonomi, endüstriyel geri dönüşüm ve yenilenebilir kaynaklardan enerji üretimi ile uğraşan işletmelere ayrılmış bir bölge olan "Yeşil Endüstri Kümesi"nin oluşturulmasını öngörmektedir. Endüstriyel veya lojistik yatırımcılar için Zaule, çok yıllık imtiyazlar, deniz tabanına doğrudan erişim ve Serbest Liman rejiminin avantajlarını sunmaktadır.

3.6 Eski Liman – Kentsel yenileme ve hafif lojistik

Trieste'nin Porto Vecchio bölgesi, Avrupa'da benzersiz bir örnektir: 600.000 m²'lik, deniz manzaralı, 19. yüzyıl sonlarına ait tarihi binalar, şu anda büyük bir kentsel yenileme ve lojistik projesinin konusu olmaktadır. Liman İdaresi ve Belediye tarafından geliştirilen "Waterfront Trieste" projesi, bu alanı aşağıdakilere adanmış çok işlevli bir merkez haline getirmeyi amaçlamaktadır:

1. inovasyon ve araştırma (Ar-Ge merkezleri, start-up hub),
2. hafif lojistik hizmetler (mikro-yerine getirme, e-ticaret),
3. turizm ve kültür (müze alanları, etkinlikler, konaklama).

Bu bölge, endüstriyel binaların yenilenmesi için bölgesel ve topluluk vergi teşviklerinden yararlanmaktadır ve kentsel sahil şeridinin daha geniş bir yeniden geliştirme planının parçasıdır.

Gayrimenkul yatırımcıları için, bu, büyük bir sembolik ve miras değeri olan bir fırsattır: Trieste'nin dünyaya açılan bir "vitrin".

3.7 Ro-Ro ve Otomotiv Terminali

Trieste, Türkiye, Yunanistan ve Orta Doğu'ya haftada 30'dan fazla seferle uluslararası Ro-Ro trafiğinde İtalya'nın lideridir. DFDS, Ekol Logistics ve U.N. Ro-Ro şirketleri Pendik, Çeşme, Mersin ve diğer Türk limanlarına direkt seferler düzenlemektedir. Her yıl 500.000'den fazla yük birimi (yarı römorklar, araçlar, yeni otomobiller) transit geçmektedir. Ro-

Ro terminali şunları içermektedir:

1. Yüzölçümü: 350.000 m²
2. Özel rampalar: 5 adet
3. Avusturya ve Almanya'ya direkt demiryolu bağlantıları
4. Ortalama dönüş süresi: 12 saat

Ro-Ro trafiği, bugün limanın en dinamik segmentlerinden biridir ve AB ile Türkiye arasındaki ticaretin büyümesi ve

Bu sektör, özellikle lojistik altyapı, treyler park yerleri ve bakım hizmetleri alanlarında mükemmel yatırım fırsatları sunmaktadır. Bu sektör, özellikle lojistik altyapı, treyler park yerleri ve bakım hizmetleri alanlarında mükemmel yatırım fırsatları sunmaktadır.

3.8 Yolcu ve kruvaziyer terminali

Trieste'nin şehir merkezinde bulunan kruvaziyer terminali, yılda 300.000'den fazla yolcuya hizmet vermektedir (2024 verisi) 2024) ve MSC, Costa, Marella ve Viking gibi şirketlere ev sahipliği yapmaktadır.

Pandemi krizinden sonra, limanın Venedik'e alternatif bir "ana liman" olarak stratejik konumu sayesinde sektör yeniden büyümeye başlamıştır.

Trieste, Ronchi dei Legionari Uluslararası Havaalanı'na direkt bağlantılar ve yüksek düzeyde turistik hizmetler sunarak , Doğu Akdeniz'de kruvaziyer seyahatleri için ayrıcalıklı bir başlangıç noktası konumundadır.

3.9 Yatırım fırsatları ve ortaklıklar

Trieste limanı bugün kamu-özel sektör işbirliği (PPP) laboratuvarıdır.

Mevcut alanlar ve devam eden projeler, aşağıdaki alanlarda somut yatırım fırsatları sunmaktadır:

1. liman ve lojistik gayrimenkulleri (PLT, Zaule, Porto Vecchio);
2. demiryolu ve liman arkası altyapıları;
3. yenilenebilir enerji ve soğuk demirleme;
4. dijitalleşme ve veri platformları;
5. endüstriyel hizmetler ve gemi bakımı.

Endüstriyel ortaklıklar ve uzun vadeli imtiyazlar (60 yıla kadar) öngörülmekte olup, Serbest Liman statüsü ve Basitleştirilmiş Lojistik Bölgesi (ZLS) rejiminden kaynaklanan vergi teşvikleri bulunmaktadır.

Yatırımcılar, istikrarlı ve şeffaf bir yasal çerçevenin yanı sıra KDV muafiyetleri, gümrük vergisi askıya alınmaları ve gümrük kolaylıklarından yararlanabilirler.

3.10 Trieste: çok sektörlü ve dayanıklı bir liman

Trieste, tek bir trafik veya sektöre bağlı olmayan bir limandır.

Konteyner, enerji, ro-ro, endüstri ve lojistiğin bir arada varlığı, limanı dayanıklı ve dengeli bir sistem haline getirmektedir. Küresel krizler (Covid, Süveyş Kanalı'ndaki tıkanıklık, Ukrayna'daki savaş) sırasında Trieste kesintisiz olarak faaliyetlerini sürdürmüş ve kıtanın en güvenilir limanlarından biri olduğunu kanıtlamıştır.

Endüstriyel, altyapı ve lojistik faaliyetler arasındaki denge, Avrupa fonları ve PNRR tarafından desteklenen uzun vadeli bir vizyonla birleştğinde, limanı olgun, karlı ve düşük operasyonel riskli bir yatırım platformu haline getirmektedir.



Şekil 7 Trieste, küresel koridorlar ve Avrupa-Asya ticaret rotaları ağında.
Kaynak: Torino Politeknik Üniversitesi - China Room 2024

BÖLÜM 4 – TRAFİK ANALİZİ, ULUSLARARASI BAĞLANTILAR VE PAZAR EĞİMLERİ

Trieste limanı bugün Avrupa'nın en sağlam, verimli ve stratejik lojistik sistemlerinden biridir.

Toplam elleçleme tonajı açısından İtalya'nın birinci limanı ve tüm kıtanın en önemli intermodal demiryolu merkezlerinden biridir.

Bu liderlik konumu, geçici bir büyümenin sonucu değil, yirmi yılı aşkın bir süredir devam eden, kamu ve özel sektör yatırımlarıyla desteklenen, planlı ve yapısal bir gelişimin sonucudur.

Son on yılda (2015-2025), Trieste toplam hacimde yıllık ortalama %3,8'lik bir artış kaydetmiştir. Konteyner ve ro-ro trafiğinde %6-7'lik artışlar görülürken, operasyonel istikrar endeksi Avrupa'nın en yüksekleri arasındadır. Büyüme üç temel unsurdan kaynaklanmıştır:

1. ürün çeşitliliği, bu da tek tek sektörlerin döngüsel riskini azaltmaktadır;
2. Orta Avrupa sistemindeki coğrafi merkezi konum;
3. liman-demiryolu-arka liman sinerjisi, Trieste'yi kıyı değil, "kıtasal" bir düğüm haline getirmiştir.

Yatırımcılar için Trieste, kontrollü bir büyüme dinamiğine sahip olgun bir liman olup, birçok limanın kapasitesinin dolduğu (Rotterdam, Hamburg) veya büyük çaplı iyileştirme çalışmaları gerektiren (Venedik, Cenova, Rijeka) Avrupa bağlamında nadir bir örnektir.

4.1 Trafikteki gelişmeler: 2015-2025

2015 yılında Trieste yaklaşık 56 milyon ton yük taşımıştır.

2024 yılında 63 milyon tonu aştı ve 2025 yılında 65 milyona ulaşacağı tahmin ediliyor, böylece İtalya'nın lider limanı ve toplam hacim açısından Avrupa'nın ilk 15 limanı arasında yerini koruyacak.

Yıl	Toplam yük (milyon ton)	Konteyner (TEU)	Sıvı dökme yük (milyon ton)	Tren/yıl	Demiryolu payı (%)
2015	56,0	490.000	38,2	7.800	%
2018	59,4	620.000	37,5	9.200	%
2020	60,3	790.000	36,8	10.100	%
2022	62,1	830.000	35,2	10.700	51
2024	63,0	850.000	35,8	11.200	%55
2025 (tahmin)	65,0	900.000	36,0	11.600	%

Kaynaklar: Doğu Adriyatik Denizi Liman Sistemi Otoritesi; ISTAT; Eurostat Lojistik Veri Seti (2024).

Trend, intermodal taşımacılığın sürekli bir büyüme gösterdiğini ortaya koymaktadır: Tren taşımacılığı on yılda %50 artmış ve demiryolu taşımacılığının payı %36'dan %55'e çıkmıştır. Bu, Trieste'yi Hamburg (%57) ve Rotterdam (%50) gibi limanlarla aynı seviyeye getiren bir Avrupa rekorudur.

4.2 Konteyner trafiği: büyümenin motoru

Konteyner trafiği bugün limanın gelişiminin ana motorudur.

2015'ten 2024'e kadar hacimler %73 arttı, bu artışın itici gücü Uzak Doğu'dan gelen direkt rotalar ve Orta Avrupa'nın başlıca şehirlerine günlük bağlantılar sağlayan demiryolu ağı oldu.

2024 yılında Trieste, 850.000 TEU elleçlemiştir ve "Molo VII Extension" projesinin tamamlanması ve Trieste Lojistik Platformunun tam olarak faaliyete geçmesi sayesinde 2026 yılına kadar 1,2 milyon TEU'ya ulaşması öngörülmektedir.

Başlıca menşe/variş pazarları (2024):

1. Çin, Güney Kore, Hindistan, Japonya, Singapur, Vietnam
2. Avusturya, Almanya, Çek Cumhuriyeti, Slovakya, Macaristan
3. Amerika Birleşik Devletleri (Doğu Kıyısı) ve Orta Doğu

MSC, Maersk, CMA-CGM, Evergreen, COSCO ve Hapag-Lloyd şirketleri, dünya çapında 80'den fazla limana bağlantısı olan Trieste'ye düzenli seferler düzenlemektedir.

Başlıca direkt hizmetler arasında Uzak Doğu – Adriyatik (Süveyş üzerinden) rotaları, Akdeniz içi hizmetler ve Ravenna, Koper ve Venedik'e Adriyatik feeder hizmetleri bulunmaktadır.

Rekabet avantajı:

Şanghay-Trieste transit süresi 22-23 gün iken, Rotterdam'da bu süre 28-30 gündür.

Bu 5-7 günlük tasarruf, gümrük işlemlerinin hızı (Sinfomar sistemi sayesinde) ile birleştiğinde, konteyner başına toplam lojistik maliyetlerini %10-15 oranında azaltır.

Bu nedenle, Orta Avrupa'daki lojistik ve endüstri operatörleri için Trieste, Kuzey'deki büyük hub'lara kıyasla daha hızlı, daha ekonomik ve daha sürdürülebilir bir giriş limanıdır.

ve daha sürdürülebilir bir giriş limanıdır.

4.3 Sıvı dökme yükler ve enerji: Orta Avrupa'nın enerji omurgası

Sıvı dökme yük segmenti, Transalpino Petrol Boru Hattı'nın (TAL) akışlarının %100'ünü yöneten SIOT terminali tarafından domine edilmektedir.

Transalpino (TAL) boru hattının akışının %100'ünü yönetmektedir.

1967 yılından bu yana TAL, Avusturya ve Çek Cumhuriyeti'nden geçerek Trieste'yi Ingolstadt'a (Almanya) bağlamaktadır.



Şekil 8 Trieste'yi Orta Avrupa'ya bağlayan Transalpine Pipeline (TAL) ağı.
Kaynak: Transalpine Pipeline GmbH, 2024.

Bu, Avrupa'nın en stratejik enerji altyapılarından biridir:

1. 753 km uzunluğunda,
2. yılda 43 milyon tona kadar taşıma kapasitesi,
3. Trieste'de 3 milyon m³ depolama alanı,
4. 20 m'den fazla su derinliğine sahip 3 adet özel rıhtım.

TAL şunları sağlar:

1. Avusturya'nın petrol ihtiyacının %90'ını,
2. Bavyera'nın %50'sini,
3. ve Çek Cumhuriyeti'nin %40'ından fazlasını karşılamaktadır.

2022'den itibaren terminal, Avrupa'nın "Fit for 55" programının hedefleriyle uyumlu olarak biyoyakıt, LNG ve yeşil hidrojeni de yönetmek üzere kademeli bir dönüşüm sürecine girmiştir.

, Avrupa'nın "Fit for 55" programının hedeflerine uygun olarak.

SIOT şirketi, bir power-to-gas pilot tesisi kurmuş ve "Hydrogen Valley FVG" projesine katılmaktadır.

Endüstriyel değerinin yanı sıra, Trieste enerji kümesi yatırımcılar için uzun vadeli sözleşmeler ve zaman içinde istikrarlı talep ile desteklenen yüksek karlılık ve düşük riskli bir altyapı sunmaktadır.

4.4. Ro-Ro trafiği ve Türkiye ile ilişkiler

Ro-Ro (roll-on/roll-off) trafiği 2018'den bugüne %40 oranında artarak Trieste'yi Türkiye ile bağlantılar için Avrupa'nın en önemli limanı haline getirmiştir.

DFDS, EKOL Logistics ve U.N. Ro-Ro olmak üzere üç lider şirket faaliyet göstermekte ve Pendik, Çeşme, Yalova ve Mersin limanlarına haftada 30'dan fazla sefer düzenlemektedir.

2024 yılında liman, yaklaşık 500.000 yarı römork ve 200.000'den fazla endüstriyel araç, yani 10 milyon ton mal taşımıştır. Ro-Ro trafiği, kara alternatiflerinin (Balkanlar, Kafkasya, Karadeniz) daha az güvenilir olduğu bir jeopolitik bağlamda, bugün Avrupa Birliği ile Türkiye arasında istikrarlı bir lojistik köprü oluşturmaktadır.

Yarı römorkların %80'i, DFDS ve Alpe Adria tarafından organize edilen blok trenler sayesinde bu model, geleneksel karayolu taşımacılığına kıyasla emisyonları %60 azaltmakta ve teslimat sürelerini %30 kısaltmaktadır. Bu intermodal model, emisyonları %60 oranında azaltır ve geleneksel karayolu taşımacılığına kıyasla teslimat sürelerini %30'a kadar kısaltır.

"Türk rotası" Trieste için stratejik bir varlıktır: sürekli akışlar ve uzun vadeli sözleşmeler sağlar ve Avrupa şirketlerine 85 milyonluk bir gelişmekte olan pazara istikrarlı erişim sağlar.

4.5 Katı dökme yük ve genel kargo

Liman, her yıl yaklaşık 8-9 milyon ton katı dökme yük ve genel kargo işlemektedir ve çeşitlendirilmiş portföyünde şunlar bulunmaktadır:

1. kömür, mineraller ve ağır sanayi için hammaddeler;
2. tahıllar, tohumlar ve gübreler;
3. çimento, kereste ve çelik.

Bu taşımacılık faaliyetleri, 15 m derinliğinde rıhtımlara ve kapalı depolama alanlarına sahip Zaule Endüstri Limanı'nda yoğunlaşmaktadır. Burada Wärtsilä, Frigomar, Fertilia, Silos Zaule gibi şirketler ve tarım-gıda dökme yük operatörleri faaliyet göstermektedir.

Zaule, çevre dostu endüstriyel tesisleri, geri dönüşüm tesislerini ve yenilenebilir kaynaklardan enerji üretimini barındırmayı amaçlayan "Trieste Yeşil Endüstri Kümesi" projesinin merkezinde yer almaktadır. , malzeme geri kazanım tesisleri ve yenilenebilir kaynaklardan enerji üretimi yapan şirketleri barındırmayı amaçlayan "Green Industrial Cluster Trieste" projesinin merkezinde yer almaktadır. Yatırımcılar için, endüstri, enerji ve gayrimenkul alanlarında doğrudan genişleme alanı temsil etmektedir.

4.6 Demiryolu: gerçek rekabet avantajı

Demiryolu, Trieste'yi Akdeniz'deki diğer limanlardan ayıran unsurdur. Yılda 11.200'den fazla tren ve %55'lik demiryolu payıyla Trieste, İtalya'nın en fazla demiryolu trafiğine sahip limanı ve Avrupa'nın ilk beş limanı arasındadır.

İç demiryolu altyapısı 70 km'lik ray ve Trieste Campo Marzio kavşağına doğrudan bağlantılar içermektedir. Bu kavşaktan trenler şu noktalara hareket etmektedir:

1. Viyana (8 saat)
2. Münih (10 saat)
3. Budapeşte (11 saat)
4. Prag (14 saat)
5. Duisburg ve Hamburg (18-20 saat)

Yönetim, Liman İdaresi'nin kontrolündeki Adriafer'e emanet edilmiştir ve RFI ve Avrupa operatörleri (ÖBB, DB Cargo, Metrans) ile koordinasyon sağlar. Gümrük Fast Corridors'un benimsenmesi, konteynerlerin İtalyan interportlara (Padova, Verona, Bologna, Milano) doğrudan transferini sağlar.

Sonuç, konteynerlerin terminalden trene 90 dakikadan daha kısa sürede aktarıldığı ve gümrük işlemlerinin tamamen dijital olarak gerçekleştirildiği entegre bir sistemdir. Başka hiçbir Akdeniz limanı benzer bir verimlilik sunmamaktadır.

4.7. Denizcilik ağı ve uluslararası ilişkiler

Trieste, direkt ve feeder rotalarıyla dünya çapında 80'den fazla limana bağlıdır.

Başlıca şirketler — MSC, Grimaldi, Maersk, CMA-CGM, COSCO, Evergreen, Hapag-Lloyd, ONE — Trieste'yi aşağıdaki yerlere bağlayan düzenli seferler düzenlemektedir:

1. Uzak Doğu: Şanghay, Busan, Yokohama, Ningbo, Singapur
2. Orta Doğu ve Hindistan: Cidde, Damman, Nhava Sheva
3. Doğu Akdeniz: Pire, İzmir, İstanbul, İskenderiye
4. Kuzey Afrika ve İspanya: Tangier, Valencia, Barcelona
5. Kuzey Amerika: Montreal, New York

Jeopolitik açıdan Trieste, Yeni İpek Yolu'nun (Kuşak ve Yol Girişimi) kilit limanlarından biri olarak kabul edilmektedir ve Adriyatik rotasının batı terminali konumuyla Çinli ve Avrupalı yatırımcıların ilgisini giderek daha fazla çekmektedir.

4.8. Diğer Avrupa limanları ile karşılaştırmalı analiz

Liman	Toplam yük (2024, milyon ton)	TEU (milyon)	Demiryolu payı	Ortalama süre Süveyş–Viyana	Not
Rotterdam	440	14,4	%	30 gün	Kuzey Avrupa limanı, artan tıkanıklık
Hamburg	110	8,3	57	29 gün	Yüksek verimlilik ancak daha uzak mesafe
Koper (SLO)	24	1,0	45	23 gün	Benzer yetkinlikler ancak daha düşük kapasite
Rijeka (CRO)	15	0,8	30	23 gün	Genişleme halinde, ancak alan kısıtlamaları
Trieste (ITA)	63	0,85	55	22 gün	Serbest liman, 18 m su derinliği, istikrarlı büyüme

Trieste, Kuzey Avrupa'nın avantajlarını (intermodalite ve demiryolu) Güney'in avantajlarıyla (pazarlara yakınlık ve daha kısa süreler) birleştirir.

Operasyonel performans açısından, halihazırda Orta ve Doğu Avrupa'nın en önemli limanı olarak kabul edilmektedir.

4.9. 2025–2030 tahminleri ve büyüme planları

MAO Liman İdaresi'nin 2030 Stratejik Planı, PNRR fonları, CEF ve özel sermaye fonları dahil olmak üzere 1 milyar avronun üzerinde yatırım öngörmektedir. Ana hedefler:

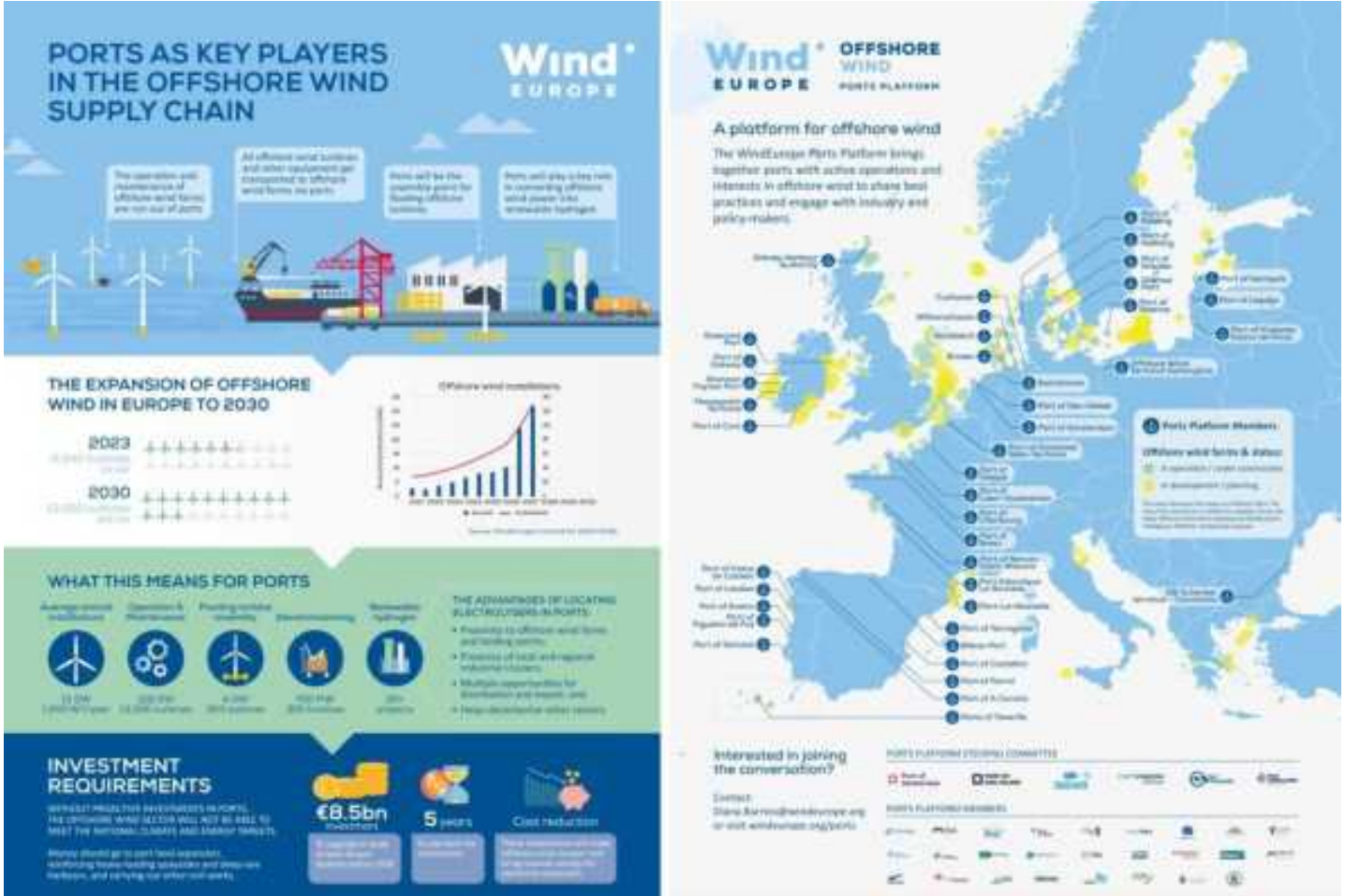
1. 80 milyon ton yük
2. 1,4 milyon TEU
3. Yılda 13.000 tren
4. demiryolu payı >%60
5. CO emisyonları, –55%
6. 70% rıhtımda soğuk demirleme Öncelikli

projeler:

1. VII. Rıhtım Uzatması'nın tamamlanması;
2. VIII. Rıhtım'ın (yeni konteyner terminali) inşası;
3. Campo Marzio–Villa Opicina demiryolu hattının güçlendirilmesi;

- gümrük dijitalleşmesinin tamamlanması (PCS 4.0);
- “Green Port Trieste”: elektrifikasyon ve yaygın fotovoltaik.

2030 yılına kadar Trieste, 2020 yılına göre %40 daha fazla lojistik kapasiteye sahip, tamamen birbirine bağlı ve dijitalleştirilmiş, karbon nötr birkaç Avrupa limanından biri olacak.



Şekil 9 Avrupa Limanları ve Açık Deniz Rüzgar Enerjisi Tedarik Zinciri (WindEurope 2024).

Avrupa limanlarının açık deniz rüzgar enerjisi geçişinde stratejik rolünü gösteren ve liman tabanlı hidrojen ve yenilenebilir altyapıdaki yatırım fırsatlarını vurgulayan illüstrasyon.

4.10 Ekonomik hususlar ve yatırımcılar için fırsatlar

Yatırımcılar için Trieste, spekülasyon bir proje değil, halihazırda üretken bir platformdur.

Liman bölgesindeki lojistik ve endüstriyel varlıkların ortalama getirisi yıllık %7 ile %12 arasında değişmektedir ve 60 yıla kadar koncesyon sözleşmeleri ile. Vergi

ve yasal avantajlar:

- Uluslararası Serbest Liman Rejimi (KDV ve gümrük vergilerinden muafiyet)
- Yeni işletmeler için Basitleştirilmiş Lojistik Bölgesi (ZLS)
- AB fonlarına erişim (PNRR, Horizon, CEF, Interreg)
- FVG bölgesel teşvikleri, yeşil ekonomi ve inovasyon için Risklerin

azaltılması:

- yüksek trafik çeşitliliği (tek müşteriye bağımlılık yok)
- Orta Avrupa'dan istikrarlı talep
- halihazırda faaliyette olan altyapılar
- istikrarlı siyasi ve kurumsal destek

Altyapı, lojistik veya endüstriyel yatırımcılar için Trieste, güvenlik, karlılık ve stratejik vizyonun benzersiz bir kombinasyonunu sunmaktadır.

Bu platform, Kuzey Avrupa'nın verimlilik mantığını Akdeniz'in esnekliği ve vergi avantajlarıyla birleştirir.

4.11 Sonuç: Trieste, Kuzey Akdeniz'in lojistik başkenti

Trieste, bugün Orta Avrupa'nın ana liman kapısı, küresel rotaların ve Avrupa imalatı arasındaki buluşma noktasıdır.

Gücü, modelinin tutarlılığında yatmaktadır: aynı anda demiryolu, endüstri, enerji, dijital ve yeşil bir liman.

Yatırımcılar için bu, her şeyin halihazırda işler halinde olduğu (altyapı, akışlar, yönetim, projeler) ve Avrupa'nın lojistik geleceğinin şimdiden inşa edildiği bir ekosisteme girebilmek anlamına geliyor.

Trieste bir vaat değildir: endüstriyel mantık ve kıtasal vizyonla büyüyen stratejik bir gerçektir.

BÖLÜM 5 – GELİŞİM PLANLARI, PNRR, KAMU VE ÖZEL YATIRIMLAR 2025–2030

Trieste limanı, yeni bir genişleme ve yapısal dönüşüm aşamasının tam ortasında ve bu, onu sadece Kuzey Adriyatik'te değil, tüm Orta ve Doğu Avrupa'da lojistik liderlik rolüne doğru itmektedir.

Bu gelişme, kendiliğinden bir büyümeden değil, tutarlı bir çerçeve içinde koordine edilen kamu yatırımları, Avrupa fonları ve özel sermaye ile desteklenen planlı bir stratejiden kaynaklanmaktadır: Doğu Adriyatik Deniz Liman Sistemi Otoritesi'nin (AdSP MAO) 2025–2030 Stratejik Planı.

Trieste bugün tam kapasite çalışan bir liman olmakla birlikte, aynı zamanda genişliyor, dijitalleşiyor ve sürdürülebilirliğe geçiyor. Genel hedef üç yönlüdür:

1. Yeni liman ve liman arkası altyapıları sayesinde 2030 yılına kadar operasyonel ve lojistik kapasiteyi iki katına çıkarmak.
2. Entegre bir enerji planı ile 2035 yılına kadar limanı karbon nötr hale getirmek.
3. Demiryolu ve endüstriyel bağlantıları güçlendirerek Orta Avrupa için intermodal hub rolünü pekiştirmek. endüstriyel bağlantıları güçlendirerek.

Toplam plan, yaklaşık 350 milyonu kamu fonları (PNRR, CEF, BEI, FVG Bölgesi) ve 750 milyonu imtiyaz sahipleri, lojistik operatörleri ve uluslararası altyapı fonlarından gelen özel sermaye olmak üzere 1,1 milyar avrodan fazla doğrudan yatırım öngörmektedir.

5.1 Finansal çerçeve: PNRR ve Avrupa fonları

Trieste, Baltık-Adriyatik ve Doğu Akdeniz TEN-T Koridorları boyunca stratejik önemi nedeniyle, Ulusal İyileştirme ve Dayanıklılık Planı (PNRR) tarafından en fazla finanse edilen İtalyan limanlarından biridir.

PNRR kaynakları – Misyon 3 "Sürdürülebilir mobilite altyapıları" – büyük ölçüde limanın enerji ve dijital dönüşümüne ayrılmıştır: rıhtımların elektrifikasyonu, soğuk ütüleme, araçların yenilenmesi, gümrük dijitalleşmesi ve demiryolu bağlantıları.

Buna ek olarak, sınır ötesi işbirliğini ve çevresel sürdürülebilirliği finanse eden Connecting Europe Facility (CEF), Avrupa Yatırım Bankası (BEI), Cassa Depositi e Prestiti (CDP) ve Interreg İtalya-Slovenya ve FESR 2021-2027 programları da bulunmaktadır.

Finansman kaynağı

Tutar (milyon €) Ana hedef

PNRR – Sürdürülebilir mobilite (Misyon 3) 165

Soğuk demirleme, dijitalleşme, yeşil araçlar 3)

Finansman kaynağı	Tutar (milyon €)	Ana hedef
CEF Transport	90	Molo VII, TEN-T bağlantıları, Campo Marzio demiryolu
BEI + CDP	55	PLT, Zaule Green Cluster, Porto Vecchio
FESR + Interreg	25	Sınır ötesi projeler, akıllı lojistik
FVG bölgesel fonları	30	İşletmelere ve yeşil limanlara teşvikler
Toplam 2025–2030	≈ 365 milyon	Doğrudan kamu finansmanı

Bu kamu fonuna, terminal işletmecileri (MSC, T.O. Delta, DFDS, Wärtsilä), inşaat şirketleri ve enerji şirketleri (Enel Green Power, Hera, ICOP, Finint SGR, Generali Real Estate) tarafından sağlanan 800 milyonun üzerinde özel sermaye eklenmektedir.

Bu kamu-özel sektör karışımı, İtalyan liman sisteminde bugüne kadar hayata geçirilen en geniş finansal platformdur.

5.2. Sekiz ana altyapı eksenini

Limanın fiziksel ve işlevsel genişlemesi, kısmen halihazırda devam etmekte olan ve kısmen 2026 yılına kadar başlatılacak olan sekiz öncelikli altyapı eksenini etrafında şekillenmektedir.

devam etmekte olan ve kısmen 2026 yılına kadar başlatılacak olan sekiz ana altyapı eksenini etrafında gerçekleşmektedir.

1. VII. İskele Genişletme Projesi – Trieste Deniz Terminali

Limanın modernizasyonunun simgesi olan proje, MSC, BEI, CEF ve AdSP tarafından ortaklaşa finanse edilmektedir.

1. Toplam yatırım: 150 milyon €
2. İşlerin tamamlanma tarihi: 2026
3. Uzatma: +140 m rıhtım, +120.000 m² açık alan
4. Ekipman: 2 yeni otomatik STS vinç, 6 elektrikli RTG
5. Hedef kapasite: +350.000 TEU/yıl
6. Çevresel faydalar: Konteyner başına %30 enerji tasarrufu

Proje, Campo Marzio kavşağına doğrudan yeni bir demiryolu bağlantısı ve AI ve dijital ikiz tabanlı bir dijital akış yönetim sistemi içermektedir.

Hedef, toplam kapasiteyi 1,2 milyon TEU'ya çıkarmak ve Trieste'yi Kuzey Adriyatik'in ana konteyner limanı haline getirmektir yapmaktır.

2. Molo VIII – Yeni çok amaçlı konteyner/ro-ro terminali

Kesin tasarım aşamasında olan İskele VIII, İskele VII'den sonra limanın en önemli genişletme projesi olacaktır.

1. Tahmini yatırım: 220 milyon €
2. Yüzölçümü: 200.000 m²
3. Derinlik: 18 m
4. İşlevler: konteyner + ro-ro kombine trafiği
5. Durum: PNRR ve TEN-T "Adriatic Gateway" programına dahil edilmiştir
6. Potansiyel ortaklar: MSC, AdSP, CDP, altyapı fonları

Yeni terminal, 400 m uzunluğundaki gemiler için donanımlı rıhtımlara ve doğrudan demiryolu bağlantılarına sahip olacaktır. Fikir, enerji verimliliğine öncelik veren (fotovoltaik tesisler ve soğuk demirleme), intermodal akışları ve özel yükleri yönetebilen hibrit bir platform oluşturmaktır.

3. Campo Marzio – Villa Opicina demiryolu hattının güçlendirilmesi

Bu proje, intermodalite açısından stratejik öneme sahiptir.

1. Toplam yatırım: 95 milyon €
2. Hedef: 750 m uzunluğunda trenler, çift hat, tam elektrifikasyon
3. Etki: +%20 tren kapasitesi/gün
4. Ortaklar: RFI, ÖBB, FVG Bölgesi, AdSP

Bu müdahale, 2030 yılına kadar yılda 13.000'den fazla trenin sevk edilmesini sağlayarak manevra sürelerini %30 azaltacaktır.

Campo Marzio, AB gümrük Fast Corridor sistemi ile limana ve arka limanlara (Cervignano, Ferneti, Villach) dijital olarak bağlanacaktır.

4. Trieste Lojistik Platformu'nun (PLT) genişletilmesi

1. Yatırım: 60 milyon € (AdSP, BEI, özel sektör)
2. Ek alan: +30.000 m² (depolar ve soğutmalı lojistik)
3. İşlevler: konteyner, genel kargo, proje kargo, gıda ve ilaç
4. Durum: çalışmalar devam ediyor, 2026 yılında tam olarak faaliyete geçecek

PLT, limanı, demiryolunu ve A4 otoyol ağını doğrudan birbirine bağlayacak entegre bir intermodal hub haline gelmesi planlanmaktadır.

İçerisinde, serbest liman rejimi altında endüstriyel yerleşim alanları ve soğuk hava depolama ve e-ticarete ayrılmış alanlar için yeni alanlar planlanmaktadır.

5. Eski Liman'ın Yeniden Düzenlenmesi – Trieste Sahili

Avrupa'nın en büyük liman kentsel yenileme projelerinden biri.

1. Toplam yatırım: 350 milyon €
2. Yüzölçümü: 600.000 m²
3. Ortaklar: Trieste Belediyesi, CDP, AdSP, FVG Bölgesi, Finint SGR
4. Hedef: inovasyon, kültür ve kentsel lojistik için karma bir bölge oluşturmak

Bu alan, Ar-Ge merkezleri, kuluçka merkezleri, üniversiteler, kongre alanları ve konaklama tesislerine ev sahipliği yapan bir teknoloji ve kültür merkezi olarak yeniden dönüştürülecektir.

kongre merkezleri ve konaklama tesisleri barındıracak.

Ayrıca, Poste Italiane ve e-ticaret operatörleri ile işbirliği içinde, mikro-yerine getirme ve sürdürülebilir şehir içi teslimatlar için bir lojistik alanı da planlanmaktadır.

Gayrimenkul yatırımcıları için Porto Vecchio ayrı bir yatırım sınıfı temsil ediyor: bugün 400-600 €/m² civarında olan m² değeri, bölgenin tam olarak değerlendirilmesiyle 2030 yılına kadar ikiye katlanacak.

6. Cold Ironing ve Green Port Program

Enerji geçişinin temel projesi.

1. Yatırım: 80 milyon € (PNRR, BEI)
2. 2030 yılına kadar elektrikli rıhtımlar: %70
3. Önlenebilir CO emisyonları: 60.000 ton/yıl
4. Yenilenebilir enerji kaynakları ile karşılanan enerji tüketimi: %40

Liman, konteyner gemileri, yolcu gemileri ve feribotlar için 11-16 MW'lık elektrik besleme kolonları kuracak. Paralel olarak, fotovoltaik ve yeşil hidrojen (Hydrogen Valley FVG) yoluyla yerel yenilenebilir enerji üretim sistemi kurulması planlanıyor.

"Yeşil sertifikalı" gemi sahipleri liman ücretlerinde %25'e varan indirimlerden yararlanacaklar: bu, temiz yakıtların kullanımını teşvik etmek için doğrudan bir önlemdir.

7. Zaule Yeşil Endüstri Kümesi

Zaule sanayi bölgesi, yeşil dönüşümün kalbi olacak.

1. Toplam yatırım: 120 milyon €
2. Ortaklar: Wärtsilä, Enel Green Power, Hera Ambiente, ICOP
3. Yüzölçümü: 700.000 m²
4. Hedef: döngüsel ekonomi, geri dönüşüm, enerji ve endüstriyel bileşenler alanlarında faaliyet gösteren şirketler için bir bölge oluşturmak.

Biyogaz tesisleri, endüstriyel su arıtma, hidrojen depolama ve düşük etkili üretim faaliyetleri planlanmaktadır. Serbest liman statüsündeki bu bölge, vergi ve gümrük avantajları ile endüstriyel yerleşimlere olanak tanır. İmtiyazlar 60 yıla kadar uzayabilir ve tahmini ROI %8-10 arasındadır.

8. Dijitalleşme ve Akıllı Liman Trieste

1. Yatırım: 25 milyon € (PNRR + MIMS)
2. Hedef: akış yönetimi için dijital ikiz, blok zinciri ve yapay zeka.
3. Sistem: "SINFOMAR 4.0" – gümrük, terminal ve trenler için tek platform.
4. Sonuç: Gümrükleme sürelerinde %30 azalma, lojistik verimliliğinde %15 artış.

Avrupa ağlarıyla (Raildata, SafeSeaNet) birlikte çalışabilen sistem, Trieste'yi Avrupa'nın ilk dijital limanlarından biri haline getirecek dijitalleştirilmiş limanlarından biri haline getirecek. Her konteyner, liman girişinden demiryolu varış noktasına kadar gerçek zamanlı olarak takip edilecektir.

5.3. Retroportlar ve bölgesel entegrasyon

Trieste limanının gücü kıyı şeridiyle sınırlı değildir: bağlantılı retroport ve interport ağı, limanın faaliyetlerinin doğal bir uzantısıdır.

1. Cervignano del Friuli interportu: Avusturya ve Almanya için stratejik demiryolu düğümü; 220.000 m² lojistik alanı mevcuttur.
2. Ferneti lojistik platformu: Slovenya ile entegre gümrük alanı; karayolu taşımacılığı ve mal dağıtım merkezi.
3. Villach Süd (Avusturya): ÖBB-AdSP anlaşmasıyla Trieste'ye resmi olarak bağlı Avusturya iç limanı. AdSP anlaşmasıyla resmi olarak Trieste ile bağlantılı Avusturya limanı.

Bu ağ, Avrupa'da benzersiz bir sınır ötesi lojistik sistemi oluşturarak, limanın işlevsel sınırlarını avrupa'nın merkezine kadar taşıyabilen benzersiz bir lojistik sistemi oluşturmaktadır.

5.4. Yatırım fırsatları ve PPP ortaklıkları

Limanın yönetim modeli, uzun vadede istikrar ve verimlilik sağlayan kamu-özel sektör işbirliklerine (PPP) dayanmaktadır. Başlıca

fırsat alanları:

Sektör	Yatırım türü	Tahmini ROI	Zaman aralığı
Liman altyapısı	Terminal ve rıhtım imtiyazları	%6–8	20–40 yıl
Lojistik ve sanayi (PLT, Zaule)	Depolar, tesisler, gümrük alanları	%	10–30 yıl
Enerji ve yeşil liman	Yenilenebilir tesisler, soğuk demirleme, H,	9–11	15–25 yıl
Gayrimenkul (Porto Vecchio)	Yeniden geliştirme ve hizmetler	%	7–15
Dijital inovasyon	Akıllı liman, izlenebilirlik	%10–15	5–10 yıl

İhale prosedürleri şeffaf ve rekabetçi bir mantığa göre yürütülür (ihale veya ilgi beyanı) ve sözleşmelerde kamu ortak finansmanı ve EIB/CDP garantileri öngörülebilir.

5.5 2035 stratejik vizyonu: "Trieste Avrupa Kapısı"

AdSP'nin 2035 Planı, Trieste'yi Akdeniz'in ilk karbon nötr ve tamamen dijitalleştirilmiş limanı olarak öngörmektedir.

Stratejik hedefler şunlardır:

1. 14.000 tren/yıl;
2. 14.000 tren/yıl;
3. 80 milyon ton toplam yük;
4. sıfır net emisyon;
5. liman-şehir-arka liman arasında tam entegrasyon;
6. SIOT–Zaule merkezinde bir Avrupa Temiz Enerji Bölgesi oluşturulması.

Bu vizyon, AdSP, Friuli Venezia Giulia Bölgesi, MIT, RFI, CDP ve BEI arasındaki istikrarlı ortaklık ve uluslararası özel sektör operatörlerinden oluşan bir ağ tarafından desteklenmektedir.

Trieste, Orta Avrupa'nın referans enerji ve lojistik limanı olacak ve Kuzey limanlarına verimli ve sürdürülebilir bir alternatif olarak konumlanacaktır.

5.6 Sonuç: Avrupa'da tekrarlanabilir bir kalkınma modeli

Trieste bugün Avrupa'nın altyapı, ekonomi ve çevre entegrasyonu laboratuvarıdır. Liman, sağlam bir finansal yapı, yetkin bir yönetim ve uzun vadeli stratejik bir vizyonla desteklenerek düzenli bir şekilde büyüyor.

Bir yatırımcı için bu, halihazırda faaliyette olan ve performans gösteren bir sisteme girebilmek anlamına gelir.

1. zaten faaliyette olan ve performans gösteren,
2. mali açıdan avantajlı,
3. kurumsal olarak istikrarlı,
4. ve teknik olarak ileri düzeyde.

Avrupa lojistiğinin yeniden tanımlandığı bir dönemde, Trieste, tüm kıtanın altyapı yatırımları için en somut fırsatlardan birini sunuyor.

İnşa edilecek bir liman değil, genişletilecek, yenilenecek ve değerlendirilecek, sağlam getiriler ve küresel bir vizyon sunan bir liman.

BÖLÜM 6 – EKONOMİK ANALİZ

6.1 Makroekonomik bağlam ve rekabet avantajı

Trieste limanı, bugün İtalya ve Akdeniz'in en iyi performans gösteren ekonomik merkezlerinden biridir. SRM–Intesa Sanpaolo'nun "Italian Maritime Economy 2024" adlı çalışmasına göre, Trieste liman sistemi

Doğrudan, dolaylı ve ikincil faaliyetler arasında yıllık 2,6 milyar avrodan fazla toplam ekonomik değer yaratmaktadır. ve dolaylı faaliyetler dahil olmak üzere toplamda 2,6 milyar avrodan fazla ekonomik değer yaratmaktadır. Liman'a yatırılan her euro, bölgesel ekonomiye 3,5 euro katma değer sağlar ve bu, ülkenin en yüksek çarpanlarından biridir.

Trieste, Avrupa bağlamında bazı benzersiz rekabet avantajlarıyla öne çıkmaktadır:

1. Beş gümrük bölgesinde (Franco Vecchio, Franche di Zaulle, Scalo Legnami, Canale Industriale, Nuovo Porto) faaliyet gösteren uluslararası Serbest Liman Rejimi, ithal mallar üzerinde KDV, gümrük vergileri ve diğer vergilerin askıya alınmasını garanti etmektedir.
2. Avrupa'da lider konumdaki demiryolu intermodalitesi (demiryolu payı %55), Avusturya, Almanya, Çek Cumhuriyeti ve Slovakya ile günlük direkt bağlantılar.
3. 18 metreye kadar doğal su derinliği, en yeni nesil konteyner gemilerinin yanaşmasına olanak sağlar (400 metreye kadar uzunluk).
4. Orta Avrupa pazarları ile Doğu'nun başlıca limanları arasında, stratejik bir coğrafi konumda yer almaktadır.
5. Friuli Venezia Giulia Bölgesi, BEI ve Avrupa Birliği'nin güçlü desteği ile istikrarlı kurumsal yönetim.

Bu faktörler sayesinde Trieste, yatırımcılara getiri, güvenlik ve uzun vadeli endüstriyel vizyonun bir kombinasyonunu sunmaktadır.

6.2 Liman sisteminin ekonomik analizi

Trieste liman-arka liman sistemi, lojistik, sanayi, enerji, ulaşım ve hizmetleri kapsayan entegre bir ekonomik platformdur.

Gösterge	2024 değeri	2015-2024 Değişimi
Doğrudan katma değer	1,05 milyar avro	+38
Dolaylı/türetilmiş katma değer	1,55 milyar avro	+42
Toplam ekonomik değer	2,6 milyar avro	+40
Doğrudan ve dolaylı istihdam	9.000 kişi	+28

Özel sermaye için en cazip sektör, yıllık ortalama %7-10 getiri sağlayan lojistik-endüstriyel sektördür. Bu sektörü, yeşil ve enerji sektörü (%9-12) ve liman gayrimenkul sektörü (%6-8) izlemektedir.

Uluslararası Serbest Liman'ın avantajları, aşağıdakiler sayesinde yatırım getirisini artırır:

1. ithalat/ihracat ve gümrük işlemlerinde KDV muafiyeti;
2. tüketime sunulana kadar gümrük vergisi alınmaması;
3. tesis içindeki endüstriyel üretim ve işleme için kolaylaştırılmış rejimler;
4. Sinfomar dijital sistemi sayesinde %70'e varan gümrükleme süresi kısalması.

6.3 Liman ve liman arkası gayrimenkul değerlerinin seyri

Lojistik alanlara olan talebin artması, liman ve liman arkası alanlarının gayrimenkul değerlerini yukarı çekmiştir.

liman ve liman arkası alanlarının gayrimenkul değerlerini yukarı çekmiştir.

2015 ile 2025 yılları arasında, Trieste'deki endüstriyel ve lojistik arazilerin ortalama değeri %45 artmış olup, 2030 yılına kadar %25-35 oranında daha fazla artış öngörülmektedir.

Bölge / Alan	Tip	Değer ortalama €/m ²	Eğilim	Not
İskele VII-VIII	Aktif terminaller	>1.200 €/m ²	istikrarlı	imtiyaz alanları çok yıllık

Bölge / Alan	Tip	Değer ortalama €/m ²	Eğilim	Not
Lojistik Platformu (PLT)	Intermodal lojistik	700–900 €/m ² artış eğiliminde		yeni operasyon alanları 2026
Zaule	Endüstriyel / enerji	400–600 €/m ² artış eğiliminde		hedef Yeşil Küme
Porto Vecchio	Gayrimenkul, hizmetler, turizm	500–1.000 €/m ²	hızla büyüme	kentsel yenileme 2027– 2030
Liman arka bölgeleri (Cervignano, Ferneti)	Demiryolu lojistiği	250–400 €/m ² sabit		ikincil merkezler genişleme

PLT ve Zaule lojistik alanları, bugün en iyi getiri/risk oranlarını sunuyor. Kira bedelleri 2,5 ile 4,5 €/m²/ay arasında değişen kira bedelleri ve ortalama %8-10 ROI ile en iyi getiri/risk oranlarını sunmaktadır.

6.4 Avrupa'nın önde gelen limanlarıyla karşılaştırma

Liman	Değer €/m ² (lojistik alanlar)	Kira bedeli €/m ² /ay	Ortalama ROI	Notlar
Rotterdam	1.000–1.500	6,0–7,0	6–7%	doymuş pazar
Hamburg	900–1.200	5,5–6,5	6–8%	yüksek rekabet
Koper	600–800	3,0–4,0	8–10%	sınırlı kapasite
Rijeka	400–700	2,5–3,5	9–11%	geliştirme devam ediyor
Trieste	500–900	2,5–4,5	8–12%	istikrar ve büyüme dengesi

Trieste, Kuzey Avrupa limanlarına göre giriş maliyetleri daha düşük, ancak hizmet ve performans açısından eşdeğer olan yüksek verimli bir liman olarak konumlanmaktadır.
ancak hizmet ve performans açısından eşdeğer bir konumdadır.

6.5 Satılık alan ve stratejik konum

Satılık alan, Trieste limanının işletim sistemi içinde yer almaktadır ve yüksek lojistik ve endüstriyel cazibeye sahiptir:

1. A4 otoyol ağına ve liman bağlantısına doğrudan erişim.
2. Campo Marzio demiryolu hattına 1 km uzaklıkta demiryolu bağlantısı ve özel demiryolu girişi.
3. Serbest Liman Rejimi ve tam gümrük uyumluluğu.
4. Olası hedefler: lojistik, hafif sanayi, enerji, hizmetler.
5. Hemen kullanılabilir ve altyapısı hazır (enerji, su, fiber).

Lojistik, sanayi veya gayrimenkul fonları için, artan talep ve sınırlı arz bağlamında, Trieste serbest bölgesinde son gelişme fırsatlarından birini temsil etmektedir.

6.6 Tahmini değer ve beklenen getiri

Parametre	Tahmini değer	2025
Endüstriyel lojistik alan ortalama fiyatı	550–850	€/m ²
Potansiyel kira	2,8–4,0	€/m ² /ay
Tahmini net getiri	Yıllık	%8–10
Geri dönüş süresi	7–12	yıl
2030 değer artışı	+25–35	

PLT veya Zaule Yeşil Küme geliştirme planına entegre edildiğinde, bölge teşviklerden yararlanabilir. PNRR ve gümrük kolaylıkları sayesinde net kar marjları %12-13'e kadar yükseldi.

6.7 Yatırım araçları ve ortaklıklar

Trieste limanında en yaygın işletme yöntemleri şunlardır:

1. EIB/CDP ortak finansmanlı proje finansmanı.
2. İtalyan ve Avrupalı gayrimenkul fonları ile gayrimenkul geri kiralama.
3. Yeşil, enerji ve dijital projeler için kamu-özel sektör ortaklığı (PPP).
4. Özel altyapı fonlarına katılım (Finint, FVG Logistics Fund).

PPP yapısı, yasal istikrar, sözleşme güvenliği ve sürdürülebilir altyapılar için Avrupa fonlarına kolay erişim sağlar.

6.8 Risk analizi ve risk azaltma

Risk	Açıklama	Seviye	Azaltma
Düzenleyici değişiklikler	AB veya gümrük mevzuatındaki gümrük	Düşük	Konsolide Serbest Liman (L. 27/2017)
Altyapı PNRR projelerinde gecikmeler		Orta	Garantili finansman ve halihazırda başlamış
Piyasa	Küresel trafiğin döngüsellliği	Orta düşük	Malların çeşitlendirilmesi ve çok yıllık sözleşmeler
Çevresel	Daha sıkı yeşil düzenlemeler	Orta	"Fit for 55" ile uyumlu projeler
Finans	Enflasyon veya döviz kuru	Orta	BEI teminatı, kira endekslemesi Genel

olarak, risk profili düşük-orta düzeydedir ve mevzuat ve altyapı açısından mükemmel bir teminat mevcuttur.

6.9 Bölgesel ve istihdam etkisi

1. 2030 yılına kadar 10.000 doğrudan ve dolaylı istihdam yaratılması öngörülmektedir.
2. +40% bölgesel liman GSYİH'si;
3. +25% Friuli Venezia Giulia ihracatı;
4. +1 milyar €/yıl ulusal GSYİH üzerinde ek etki.

Trieste, endüstri, hizmetler ve bölgeye yayılan faydalarla, spekülasyon olmayan gerçek bir büyüme merkezi konumundadır.

6.10 Vergi teşvikleri ve bölgesel yatırım çekme araçları

Yürürlükteki teşvikler, Trieste'yi "iş dostu" bir bölge olarak pekiştirmektedir:

1. Basitleştirilmiş Lojistik Bölgesi (ZLS) Trieste Limanı
 1. Yeni işletme gelirleri için 5 yıl vergi muafiyeti.
 2. IRAP'ta %50'ye varan indirim.
 3. Yeni lojistik altyapılar için %30'a varan geri ödemesiz katkılar.
 4. Basitleştirilmiş idari prosedür (Tek Dijital Pencere).
2. FVG 2023–2027 Yeşil Dönüşüm Teşvikleri
 1. Enerji yatırımları ve fotovoltaik tesisler için %35'e varan katkı.

2. Soğuk demirleme ve elektrikli araçlar için %40 vergi kredisi.
3. BEI–CDP "Yeşil Limanlar ve Lojistik" Fonu
 1. Sürdürülebilir projeler için düşük faizli finansman.
 2. Yatırımın %50'si için kamu ortak garantisi imkanı.
4. Avrupa programı "InvestEU Maritime" (2025–2030)
 1. Dijitalleştirilmiş ve karbon nötr limanlar için %40'a kadar AB eş finansmanı.

Entegre teşvik sistemi, giriş maliyetlerinde %20–30 oranında etkili bir azalma sağlayarak yatırımların net getirisini artırır.

6.11 Orta Avrupa lojistik pazarı analizi

Orta Avrupa'da lojistik alanlarına olan talep hızla artmaktadır. Cushman & Wakefield (2025) verilerine göre:

1. Baltık-Adriyatik koridorunda iki yılda %27 artış.
2. Boşluk oranı <%3, Avrupa'nın en düşük oranlarından biri.
3. Ortalama lojistik kira artış oranı yıllık %8.

Trieste, demiryolu ve Rotterdam veya Hamburg'a kıyasla daha kısa süreler sayesinde Avusturya, Bavyera ve Çek Cumhuriyeti için referans liman haline gelmiştir.

Büyük Avrupalı operatörler (Prologis, Segro, Logisor) Trieste liman ve liman arka bölgelerinde yeni yerleşim yerleri değerlendirmeye başladı bile.

6.12 Enerji odaklılık: geleceğin endüstriyel kaldırıcı

Trieste sadece lojistik merkezi değil, aynı zamanda Avrupa'nın enerji merkezi de. Yılda 36 milyon ton ham petrol taşıyan SIOT–TAL sistemine ek olarak, şu projeler de geliştirilmektedir:

1. Hydrogen Valley FVG (SIOT, Wärtsilä, Area Science Park): liman ve demiryolu kullanımları için yılda 4 kt yeşil hidrojen üretimi.
2. Trieste Green Energy Hub – Zaule: gemileri ve liman araçlarını beslemek için 40 MW'lık LNG/bio-LNG tesisi.
3. Energy Exchange Platform: yerel yenilenebilir enerji kaynaklarından beslenen soğuk demirleme ağı.

Bu projeler, yirmi yıllık vadede %10 ile %14 arasında getiri sağlayan ESG yatırımlarını çekmektedir. Trieste, böylece Kuzey Adriyatik'in çok işlevli enerji merkezi haline gelerek istikrarlı ve artan bir katma değer yaratacaktır.

6.13 2030–2035 tahminleri ve öngörülen değer artışı

Gösterge	2024	2030 (tahmin)	2035 (tahmin)
Toplam mal (milyon ton)	63	80	90
Konteyner (TEU)	850.000	1,4 milyon	1,6 milyon
Tren/yıl	11.200	13.000	14.000
Demiryolu payı	55	60	%
Lojistik alanların ortalama değeri	600 €/m ²	800 €/m ²	950 €/m ²
CO emisyonları,	–	–55% Karbon nötr	

Endüstriyel alanların hacimlerinde ve talebinde görülen yapısal artış, 2035 yılına kadar varlıkların değerinde ortalama %30-40'lık bir değer artışına yol açacaktır.

6.14 Yatırımcılar için sonuç özeti

Trieste, sürdürülebilir büyüme ve dijitalleşme yolunda net bir izleği olan, olgun, istikrarlı ve genişleyen bir liman olmaya devam etmektedir.

Kurumsal yatırımcılar, altyapı fonları ve lojistik operatörleri için bu liman:

1. Gerçek, spekülasyon olmayan, genişleyen bir pazar.
2. Kontrollü risk ile yıllık %8-12 net getiri.
3. Avrupa'da eşi benzeri olmayan vergi ve gümrük avantajları.
4. TEN-T koridorlarına ve Orta Avrupa pazarlarına doğrudan erişim.
5. ESG-hazır ve teknolojik olarak gelişmiş bir ekosisteme entegrasyon.

Bugün Trieste'ye yatırım yapmak, Kuzey Akdeniz'in en önemli lojistik, enerji ve endüstri merkezinin inşasına katılmak anlamına gelir — geleceğin limanı, şimdiden faaliyete geçmiş.

BÖLÜM 7 – EKONOMİK, STRATEJİK VE YATIRIM ORTAMININ ÖZETİ YATIRIM

7.1 Gerçek ekonominin merkezinde bir Avrupa limanı

Trieste limanı, bugün İtalya'nın kuzeydoğusunun ve tüm güneybatı Avrupa'nın en önemli ekonomik motorlarından biridir. Gücü, lojistik, endüstri, enerji ve inovasyonun nadir bir denge içinde bir arada bulunduğu bir *sistem* limanı olmasıdır. Coğrafi konumu sayesinde Trieste, Akdeniz ile Avrupa'nın üretim merkezi olan Bavyera, Avusturya, Çek Cumhuriyeti ve Macaristan arasında doğal bir bağlantı noktasıdır.

Her yıl limandan

1. 63 milyon tonun üzerinde mal,
2. yaklaşık 850.000 TEU konteyner,
3. 11.000'den fazla yük treni
4. ve Orta Avrupa pazarlarına doğru sürekli artan bir akış.

Sistemin verimliliği, doğal derinliği (18 m) ve eksiksiz demiryolu bağlantıları, Trieste'yi ülkenin en verimli limanı, tonaj ve demiryolu trafiği açısından birinci liman yapmaktadır. Bu, işletmeler ve yatırımcılar için doğrudan rekabet avantajları anlamına gelmektedir: daha düşük lojistik maliyetleri, daha kısa nakliye süreleri, yüksek katma değerli pazarlara doğrudan erişim ve Avrupa'da benzersiz bir vergi rejimi.

7.2 Deniz, demiryolu ve sanayi arasında entegre bir ekonomik platform

Trieste sadece bir liman değil, geniş bir ekonomik platformdur. Lojistik altyapısı çok katmanlı bir sistem olarak gelişmiştir:

1. Ana liman alanı, 2,3 km'den fazla operasyonel rıhtım ve konteyner, ro-ro, petrol, genel kargo ve yolcu terminaleri.
2. Terminallere doğrudan bağlı ve RFI ile koordineli olarak yönetilen 70 km'lik iç demiryolu ağı.
3. Limanın doğal uzantısı olarak işlev gören arka limanlar (Cervignano, Ferneti, Villach, Gorizia).
4. Trieste'yi Avrupa'nın başlıca ekonomi merkezlerine bağlayan otoyollar ve TEN-T koridorları.

Bu yapı sayesinde, Trieste limanı her gün Avusturya, Almanya ve Çek Cumhuriyeti'ne giden 30'dan fazla tren konvoyunu hareket ettirmektedir.

Limani terk eden her konteyner, Münih'e 7 saat, Viyana'ya 8 saat, Prag'a 11 saatte ulaşabilir ve bu süreler Kuzey Avrupa limanlarına göre ortalama %25 daha kısadır. Başlıca

lojistik bağlantıları şunlardır:

1. A4 Venedik–Trieste otoyolu, liman bağlantı yolu ve Cervignano interportuna bağlıdır;
2. Udine–Tarvisio–Avusturya yönündeki A23 (Alpe-Adria) otoyolu, Baltık-Adriyatik TEN-T Koridoru'nun bir parçası;
3. Trieste–Campo Marzio–Opicina–Viyana demiryolu, 750 m trenler ve tam karşılıklı işletilebilirlik için güçlendirilmiştir;
4. Ljubljana ve Budapeşte'ye giden Akdeniz demiryolu koridoru;
5. Metrans, Rail Cargo Group ve TX Lojistik demiryolu hizmetleri aracılığıyla Linz, Villach ve Budapeşte iç limanlarına doğrudan bağlantılar.

Trieste, deniz terminali, lojistik platformu, liman arkası ve kıta endüstri pazarlarına kadar kapalı döngü bir lojistik sistemidir.

7.3 İşletmeler için ekonomik ve vergi avantajları

Limanın tamamı, Avrupa Birliği hukuku tarafından tanınan ve 2017'den beri yürürlükte olan uluslararası Serbest Liman statüsünde faaliyet göstermektedir.

Bu, yerleşik işletmelere somut ekonomik avantajlar sağlar:

1. transit, işleme veya dönüşüm halindeki mallarda KDV ve gümrük vergisi muafiyeti;
2. süre sınırı olmayan sınırsız gümrük deposu;
3. tüketime sunulma anında ertelenmiş gümrük muafiyeti;
4. imalat ve lojistik faaliyetleri için kolaylaştırılmış işlemler;
5. *Port Community System – SINFOMAR 4.0* sayesinde bürokratik işlemlerin hızlanması ve maliyetlerin düşmesi.

Yabancı yatırımcılar için Trieste Serbest Limanı, "Avrupa içinde yer alan ancak vergi açısından rekabetçi bir limandır".

Bu rejim, son yıllarda DFDS, Samer &

Co Shipping, Wärtsilä, T.O. Delta, MSC ve Metrans gibi uluslararası operatörlerin yerleşmesine olanak sağlamıştır. Buna

paralel olarak, Basitleştirilmiş Lojistik Bölgesi (ZLS) ek teşvikler sunmaktadır:

1. IRAP indirimleri %50'ye kadar,
2. 5 yıl boyunca yeni gelirler için vergi muafiyeti,
3. üretim yatırımları için %35'e varan bölgesel geri ödemesiz katkılar,
4. basitleştirilmiş ve dijitalleştirilmiş izin süreçleri.

Bu, Trieste'yi Avrupa'da endüstriyel ve lojistik faaliyetleri başlatmak veya yer değiştirmek için en uygun yerlerden biri haline getirmektedir.

7.4 Değeri katlayan bir liman: ekonomik ve sosyal etkiler

Trieste limanı, Friuli Venezia Giulia'nın ekonomik motoru ve Kuzeydoğu'nun başlıca büyüme kaynaklarından biridir. AdSP MAO ve Uniontrasporti'nin 2024 verilerine göre, liman sistemi:

1. her yıl 2,6 milyar avrodan fazla toplam ekonomik değer yaratmaktadır;
2. yaklaşık 9.000 doğrudan ve dolaylı istihdam sağlar;
3. bölgesel GSYİH'nın %15'ini temsil etmektedir;
4. yaklaşık 1 milyar ulusal vergi gelirine katkıda bulunmaktadır.

2030 yılına ilişkin tahminler, limanların GSYİH'sinde %40'lık bir büyüme ve lojistik değerinde %30'un üzerinde bir artış olacağını göstermektedir.

Ekonomik çarpan (3,5×) her limana yatırılan 1 avronun 3 avrodan fazla gelir getirdiği anlamına gelir. yaygın zenginlik, sadece Trieste'ye değil, tüm Alpe-Adria makro bölgesine fayda sağlıyor.

7.5 Uluslararası bağlantılar ve ticaret

Trieste, doğrudan veya feeder rotalarıyla, özellikle Asya, Orta Doğu ve Kuzey Afrika olmak üzere dünyadaki 70'ten fazla limana bağlıdır.

Başlıca uluslararası deniz hatları şunlardır:

1. Far East – Trieste Express (MSC, CMA CGM, Hapag-Lloyd): 26 gün Şanghay–Trieste, Asya ve Orta Avrupa arasındaki en hızlı rota;
2. East Med ve Black Sea Lines: İstanbul, İzmir, Pire, Köstence ve Varna ile bağlantılar;
3. North Africa Line (DFDS): Trieste–Tangier–Tunis–Misurata, Kuzey Afrika ile ticari köprü.

Campo Marzio demiryolu merkezi, Viyana, Linz, Münih, Budapeşte, Prag, Bratislava, Duisburg ve Zürih'e günlük bağlantılarla deniz-demiryolu lojistik sürekliliği ve Kuzey Avrupa limanlarına kıyasla rekabetçi transit süreleri

rekabetçi transit süreleri sağlar.

Bu ağ, 48 saatten daha kısa bir sürede 400 milyondan fazla Avrupalı tüketiciye ulaşmayı mümkün kılar. Ürünler

açısından, başlıca ticaret akışları şunlardır:

1. enerji ve petrokimya ürünleri (SIOT–TAL aracılığıyla yıllık 36 Mt);
2. konteyner ve genel kargo malları (yılda 800.000 TEU'dan fazla);
3. otomotiv ve endüstriyel ro-ro (yılda 450.000 adet);
4. gıda, ilaç ve sürekli büyüme gösteren yüksek teknoloji ürünleri.

Trieste, Rotterdam ve Hamburg'a kıyasla 4-5 gün daha kısa süreye sahip konumu ile Avrupa-Asya ticaretinin doğal giriş kapısı olarak kendini kanıtlamıştır.

7.6 Altyapı ağları ve multimodal bağlantılar

Trieste'nin ekonomik etkinliği, bağlantılarının kalitesi ve yoğunluğundan kaynaklanmaktadır. Otoyollar:

1. A4 Trieste–Venedik–Torino (TEN-T Akdeniz Koridoru)
2. A23 Trieste–Udine–Tarvisio (Baltık-Adriyatik Koridoru)
3. RA13 bağlantı yolu ile liman–otoyol arasında doğrudan bağlantı

Demiryolları:

1. 750 m uzunluğundaki trenler için güçlendirilmiş Campo Marzio düğümü;
2. konteyner terminallerine çift demiryolu erişimi;
3. 70 km özel iç ağ;
4. 20'den fazla Avrupa destinasyonuna günlük bağlantılar.

Bağlantılı liman ve interportlar:

1. Cervignano del Friuli (bölgesel demiryolu interportu – 220.000 m² lojistik alanı);
2. Femetti (Slovenya'ya bağlı gümrük ve karayolu taşımacılığı merkezi);
3. Villach Süd (Avusturya) – Trieste'nin resmi Avusturya arka limanı.

Bu fiziksel entegrasyon, limanın İtalya'nın ekonomik sınırını Avrupa'nın kalbine taşımasına olanak tanır. Orta Avrupa pazarlarının denize açılan doğal çıkış noktası haline geldi.

7.7 İnovasyon, sürdürülebilirlik ve dijitalleşme

Trieste'nin geleceği üç temele dayanmaktadır: çevresel verimlilik, teknolojik inovasyon ve entegre yönetim.

1. Cold Ironing ve Green Port Program: 2030 yılına kadar rıhtımların %70'ini elektrifikasyon için 80 milyon €;
2. Hydrogen Valley FVG: yeşil hidrojen üretimi ve liman araçları için intermodal altyapı;
3. SINFOMAR 4.0 ve Digital Twin: akışların, belgelerin ve izlenebilirliğin blockchain aracılığıyla otomatik yönetimi;
4. Smart Port Strategy 2035: lojistiği optimize etmek ve işletme maliyetlerini %20 azaltmak için AI platformu.

Bu müdahaleler, Trieste'yi Avrupa'da sürdürülebilirlik konusunda örnek bir liman olarak pekiştiriyor ve ESG yatırımcılarını ve "yeşil" fonları çekiyor.

ESG yatırımcıları ve "yeşil" fonları çekmektedir.

7.8. Somut ve güvenli bir yatırım destinasyonu

Bir yatırımcı için Trieste bugün şunları sunmaktadır:

1. yıllık %8-12 net getiri, 2035 yılına kadar %30-40 artış gösteren gayrimenkul değerleri;
2. uzun süreli imtiyazlar (40-60 yıl) ve yasal istikrar;
3. %35'e varan vergi ve sosyal güvenlik primleri teşvikleri;
4. talep artışı ve minimum boşluk oranı ile lojistik pazarı;
5. halihazırda finanse edilmiş ve faaliyete geçmiş projeler (PLT, Molo VIII, Porto Vecchio, Zaule Green Cluster).

Siyasi ve kurumsal ortamın sağlamlığı ve trafiğin ürün çeşitliliği sayesinde operasyonel risk düşüktür. EIB, SACE ve CDP garantileri de Trieste'yi "yatırım - "yatırım" profiline sahip bir altyapı yatırımı haline getirmektedir.

7.9. 2035 Vizyonu ve Stratejik Değer

2035 yılında Trieste, Akdeniz'in ilk karbon nötr limanı,

1. Akdeniz'in ilk karbon nötr limanı,
2. Orta Avrupa için enerji ve lojistik merkezi,
3. sürdürülebilir Avrupa-Asya ticaretinin giriş kapısı,
4. lojistik, endüstri ve inovasyon arasında entegre bir platform.

1,6 milyon TEU'nun üzerinde bir hacim, 80 milyon ton mal ve 14.000 tren/yıl ile Trieste sistemi sistemi, Avrupa'nın kuzeyi ile güneyi, doğusu ile batısı arasında ekonomik bir bağlantı noktası olacaktır. Daha kısa ve sürdürülebilir değer zincirlerine dönüşen bir dünyada, Trieste, Kuzey limanlarına stratejik bir alternatiftir : daha yakın, daha verimli, daha yeşil.

7.10. Sonuç: Trieste'ye yatırım yapmak

Trieste limanına yatırım yapmak, temel bir Avrupa altyapısının inşasına katılmak anlamına gelir: bir kamu politikaları, özel sermaye ve mükemmel yönetim ile desteklenen gerçek bir merkez. Henüz fikir aşamasında olan bir proje değil, her yıl büyüyen işleyen bir ekosistem.

Trieste bugün:

1. serbest liman ve dijital liman,
2. Avrupa enerji ve lojistik merkezi,
3. kurumsal yatırımcılar için getiri ve sağlamlık garantisi.

Her bakımdan, gerçek ekonomi, sürdürülebilirlik ve inovasyonun buluştuğu uzakları görebilenler için kalıcı değer yaratmaktadır.

Kaynaklar:**Kaynaklar****BÖLÜM 1 – Genel çerçeve ve stratejik rol**

1. Doğu Adriyatik Denizi Liman Sistemi Otoritesi – 2023–2035 Stratejik Planı.
2. SRM – Intesa Sanpaolo, İtalyan Denizcilik Ekonomisi Raporu 2024.
3. Uniontrasporti, Kuzeydoğu Lojistik Raporu 2024.
4. Altyapı ve Ulaştırma Bakanlığı – PNRR Misyon 3 – Sürdürülebilir mobilite.
5. Il Sole 24 Ore, “Trieste intermodaliteye odaklanıyor ve Avrupa’nın merkezi haline geliyor” (2024).

BÖLÜM 2 – Coğrafi ve altyapı bağlamı

1. Friuli Venezia Giulia Bölgesi – 2021–2027 Ekonomik Planlama.
2. İtalyan Demiryolu Ağı – 2024 Ulusal Demiryolu Planı.
3. Altyapı ve Ulaştırma Bakanlığı – Baltık-Adriyatik TEN-T Ağı.
4. Adriafer S.p.A. – 2024 yıllık operasyonel veriler.
5. PortEconomics, “Trieste ve Koper: Adriyatik koridorunda stratejik rekabet” (2024).

BÖLÜM 3 – Liman yapısı ve terminaleri

1. AdSP MAO – 2024 yıllık trafik raporu.
2. Trieste Marine Terminal – 2025 operasyonel verileri ve genişletme planları.
3. Trieste Lojistik Platformu (PLT) – 2024 teknik raporu.
4. SIOT / TAL Group – 2023 mali yılı bilanço ve çevre raporu.
5. Wärtsilä İtalya – Hydrogen Valley FVG Projesi (2024).

BÖLÜM 4 – Trafik analizi ve pazar eğilimleri

1. SRM – Intesa Sanpaolo, İtalyan Denizcilik Ekonomisi Raporu 2024.
2. Uniontrasporti – İtalyan liman trafiğinin seyri 2024.
3. Eurostat – Liman trafiği istatistikleri 2023–2024.
4. Liman Sistemi Otoritesi – Demiryolu trafiği verileri 2024.
5. Port Strategy Journal – “Adriyatik limanları yeni Avrupa kapıları olarak” (2024).

BÖLÜM 5 – Kalkınma planları, PNRR ve yatırımlar

1. Altyapı ve Ulaştırma Bakanlığı – İtalya PNRR, Misyon 3 – Mobilite Altyapıları.
2. BEI (Avrupa Yatırım Bankası) – Yeşil Limanlar 2024 Raporu.
3. CEF (Avrupa’yı Bağlayan Altyapı) – Trieste Node 2024 Proje Finansmanı.
4. Friuli Venezia Giulia Bölgesi – 2024–2030 Altyapı Geliştirme Programı.
5. AdSP MAO – 2024 Yatırım Planları ve Kamu-Özel Sektör Ortaklıkları.

BÖLÜM 6 – Ekonomik analiz ve yatırım teklifi

1. SRM – Intesa Sanpaolo, Deniz Ekonomisi Raporu 2024.
2. Uniontrasporti – Kuzeydoğu Ekonomik Analizi 2024.
3. ISTAT – 2024 ekonomik ve istihdam verileri.
4. Friuli Venezia Giulia Bölgesi – İşletmelere yönelik teşvikler ve ZLS 2024.
5. Cassa Depositi e Prestiti / BEI – InvestEU Denizcilik Fonu 2024.

BÖLÜM 7 – Genel sonuçlar ve Yönetici Özeti

1. AdSP MAO – 2035 Stratejik Planı, geliştirme hatlarının özeti.
2. Altyapı ve Ulaştırma Bakanlığı – PNRR, Görev 3 – Nihai analiz.
3. SRM – Intesa Sanpaolo, İtalyan Denizcilik Ekonomisi Raporu 2024 (Yönetici Özeti).
4. Uniontrasporti – Rapor “2030 yılında İtalya’nın lojistiği”.
5. PortEconomic s, “Adriyatik Geçidi Stratejisi: Avrupa’nın merkezi Trieste” (2024).

3 – SATILIK GAYRİMENKUL HAKKINDA AÇIKLAYICI RAPOR

ESKİ VENEZIANI KOMPLEKSİ ve ESKİ TÜTÜN FABRİKASI

Via A. Malaspina - Trieste

3.1 Genel açıklama

Gelecekteki yeniden geliştirme çalışmasının konusu olan gayrimenkul kompleksi, mevcut binaların tamamen yıkılması ve ardından iki bitişik alanın birleştirilmesi yoluyla yeni binaların yeniden inşasını öngörmektedir. Daha ayrıntılı olarak:

- “Eski Veneziani” 38.511 metrekare kadastro alanına sahiptir.
 - “Ex Manifattura Tabacchi” 56.559 metrekare tapu alanına sahiptir.
- Yeni yerleşim alanı toplamda yaklaşık 95.000 metrekareye yayılacaktır.

3.2 Kentsel bilgiler

Alan, Trieste şehrinin eski sanayi bölgesinde, Borgo San Sergio'nun güneyinde yer almaktadır.

Saha, Bölge D1.1 - Bölgesel öneme sahip endüstriyel ve zanaatkar üretim faaliyetleri bölgesel öneme sahip endüstriyel ve zanaatkar üretim faaliyetleri

Madde 66 – D1.1 Bölgesi

Endüstriyel ve zanaatkar üretim faaliyetleri ile aşağıdaki kullanım amaçları kabul edilir:

- Endüstriyel yerleşim yerleri;
- Zanaat yerleşimleri,
- Yolcu ve yük taşımacılığı faaliyetleri;
- Toptan ticaret faaliyetleri;
- Hizmetler ve toplu ekipman faaliyetleri.

KENTSEL İNDEKSLER VE PARAMETRELER

Binaların maksimum yüksekliği 15 metre, köprü vinçleri ve faaliyet için gerekli ekipmanlar hariç silo, depolama tesisleri ve otomatik depolar dahil;

- İnşaat alanı maksimum %50, yani toplamda yaklaşık 48.000 metrekare. Enerji ve çevre iyileştirme çalışmalarına yönelik belirli türlerdeki müdahalelerle orantılı olarak %60'a ulaşılmasına izin verilir. Bu müdahaleler, Bölgesel Müdahale Planı (PTI) kapsamında belirlenecektir.
- Kentsel standartlar, arsanın en az %15'i kadar bir alanda park yeri bulunmasını öngörmektedir.

3.3 Ulaşım sistemi ile bağlantılar**YOL**

Site, Via Malaspina üzerindeki sanayi bölgesinin önemli bir noktasında yer almaktadır ve Nuova Sopraelevata adlı devlet yolu (SS202) ile doğrudan bağlantılıdır.

Bu arter, karayolu ağının geri kalanıyla ve

hem Avrupa'ya hem de İtalya'nın geri kalanına uzanan otoyol ağına anında bağlantı sağlamak açısından hayati öneme sahiptir.

DENİZ

Tesis, Zaule Kanalı'na çok yakın bir konumda bulunmakta olup, her türlü malzeme, ürün ve tedarik malzemesinin ithalatı ve ihracatı için deniz yoluyla mükemmel bir bağlantı sağlamaktadır.

Kanal, kullanım amaçları (çok amaçlı terminal, çeşitli yüklerin taşınması ve Ro-Ro ve ilgili gemi türleri) kullanım amaçlarına uygun olarak 10 metre derinliğindedir.

DEMİRYOLU

Dış bağlantı için bir diğer temel özellik, sitenin doğu tarafından içeriye giren ve şu anda kullanılmayan demiryolu rayları ile demiryolu bağlantısının varlığıdır.

, şu anda kullanılmayan demiryolu bağlantısıdır.

Bu demiryolu, endüstri bölgesinin ana kavşağına bağlı olduğu için gelecekteki bir proje geliştirme durumunda son derece yararlı olacaktır ve yeniden faaliyete geçirildiğinde bu iç demiryolu sistemi önemli ve etkili hale gelecektir.

3.4. Sitenin potansiyeli

Belirtildiği gibi, site son derece verimli ve stratejik bir bağlantı sisteminin merkezinde yer almaktadır. Geniş alanı, endüstri ve lojistik sektörlerinde gelecekteki projelerin geliştirilmesi için eşsiz bir fırsat sunmaktadır.

Deniz ve demiryolu bağlantılarının varlığı sayesinde bu senaryo, bölgeye stratejik bir değer katmakta ve en modern tasarım ve planlama ilkelerini benimseyerek kentsel dokuya uyumlu bir şekilde entegre olabilecek yeni yapılar hayal etmeyi mümkün kılmaktadır.

Gelecekteki gelişimi daha anlaşılır hale getirmek için, yeni binanın site içindeki etkisini gösteren planlar ve bir render içeren bir proje hipotezi çalışılmıştır.

3.5. Mevcut ve gelecekteki müdahalelerin zaman çizelgesi

Sitenin ıslahı için gerekli süreci belirlemek amacıyla yapılan dikkatli bir analiz sonucunda, mevcut binaların tamamen yıkılmasına kadar, iki alan arasında prosedür sürelerini ayıran kesin bir zaman çizelgesi geliştirilmiştir, zira "eski Manifattura Tabacchi" alanı halihazırda ileri bir aşamada bulunmaktadır.

ESKİ MANİFATTURA TABACCHI ALANI		ESKİ VENEZIANI ALANI	
Faaliyet	Başlangıç	Faaliyet	Başlangıç
Yetki belgesinin gönderilmesi peyzaj	21/12/2024	Yetki gönderimi peyzaj	03/01/2026
Eklmeler Denetim	08/01/2025	Eklmeler Denetim	02/02/2026
Denetim Kurulu Görüşü	08/05/2025	Denetim Kurulu Görüşü	03/05/2026
İtfaiye görüşünün alınması	12/05/2025	İtfaiye görüşünün alınması	05/05/2026
COSELAG görüş talebinin gönderilmesi	26/05/2025	COSELAG görüş talebinin gönderilmesi	30
COSELAG görüşünün alınması	11/06/2025	COSELAG görüşünün alınması	10/06/2026
Belediyeye CILA yıkım bildirimi gönderilmesi	16/06/2025	Belediyeye CILA Yıkım Bildirimi Gönderimi	15/06/2026
CILA uygunluk talebi	11/07/2025	CILA uygunluk talebi	15/07/2026
Görüş alınması	18/07/2025	Görüş alınması	20/07/2026
Yıkım çalışması	22/08/2025	Yıkım çalışması	01/08/2026
Tahmini yıkım tarihi	31	Tahmini yıkım tarihi	30/12/2026

Bu tabloda, yıkım çalışmalarının tamamlanmasından, 2026 yılı sonu için öngörülen sitenin tamamen temizlenmesine kadar olan çeşitli aşamalar gösterilmektedir.

Geçtiğimiz Ağustos ayında başlatılan "eski Manifattura Tabacchi" alanının yıkımı ile ilgili olarak, binaların yıkım işlerinin tamamlanması ve alanın tamamen temizlenmesi 2026 yılının Mart ayı içinde tamamlanacaktır. Yakında başlayacak olan "eski Veneziani" alanındaki çalışmaların ise 2026 yılının sonunda tamamlanması öngörülmektedir.

Yeni binaların sonraki aşamada inşası, bu noktada iki farklı organizasyonel süreç izleyebilir:

1. Yıkım tamamlandıktan sonra eski tütün fabrikası için inşaat ruhsatı sunulacak, ruhsat alındıktan sonra inşaat çalışmalarına başlanacak ve daha sonraki bir aşamada eski Veneziani alanındaki çalışmalar da başlatılacak, böylece 2027 yazında tamamlanması öngörülen projenin tamamlanma süresi kısaltılacaktır.
2. Aksi takdirde, tek bir inşaat ruhsatının sunulması ve çalışmaların ancak eski Veneziani alanındaki yıkım tamamlandıktan sonra başlaması durumunda süre uzayacaktır. Ancak bu ikinci senaryo, inşaat çalışmalarının tamamlanma tarihini yaklaşık 4/5 ay geciktirecek ve çalışmaların 2028 yılının ilk aylarında tamamlanmasına neden olacaktır.

4 – FOTOĞRAF VE GRAFİK BELGELER

Fotoğrafların açıklayıcı raporu VENEZIANI -

TABACCHI ALANI

Ekteki fotoğraflar, bölgenin lojistik değerini belirleyen ana girişleri ve altyapıları göstermektedir belirleyen ana girişleri ve altyapıları göstermektedir. Aşağıda, muhtıraya eklenecek profesyonel açıklama yer almaktadır.

4.1 Fotoğraf İskele / deniz manzarası / Fotoğraf Otoyol girişi / Fotoğraf Özel demiryolu girişi / demiryolu bağlantısı

İlk görüntüler, Trieste Limanı'nın operasyonel iskelelerine bakan liman alanını göstermektedir. Yatırımcı için yorum:

- liman denizcilik sistemine doğrudan yakınlığını vurgulamaktadır;
- tamamen endüstriyel ve aktif bir ortam sunarak lojistik tesisler için uygun bir konumda olduğunu göstermektedir;
- alanın liman altyapısının ayrılmaz bir parçası olduğu, izole bir varlık olmadığı algısını güçlendirmektedir olmadığını vurguluyor.

Bu görüntüler, ana karayoluna (SS202 / Sopraelevata) doğrudan erişimi göstermektedir. Stratejik

değer:

- otoyol ağına çok hızlı bağlantı sürelerini teyit eder;
- potansiyel alıcılara ağır vasıtaların erişim kolaylığını gösterme imkanı;
- yüksek karayolu taşımacılığı yapan operatörler için idealdir.

Görüntüler, siteye giren iç rayların girişini göstermektedir. Yatırımcı için değer:

- mevcut demiryolu altyapısının gerçek varlığını kanıtlarlar; bu altyapı, sıfırdan inşa edilmesi maliyetli olduğu için değerli bir varlıktır;
- intermodal ve endüstriyel faaliyetler için bölgenin rekabet gücünü artırmaktadır;
- ulusal ve uluslararası ağ ile doğrudan bağlantıyı yeniden etkinleştirme olasılığını ortaya koymaktadır.













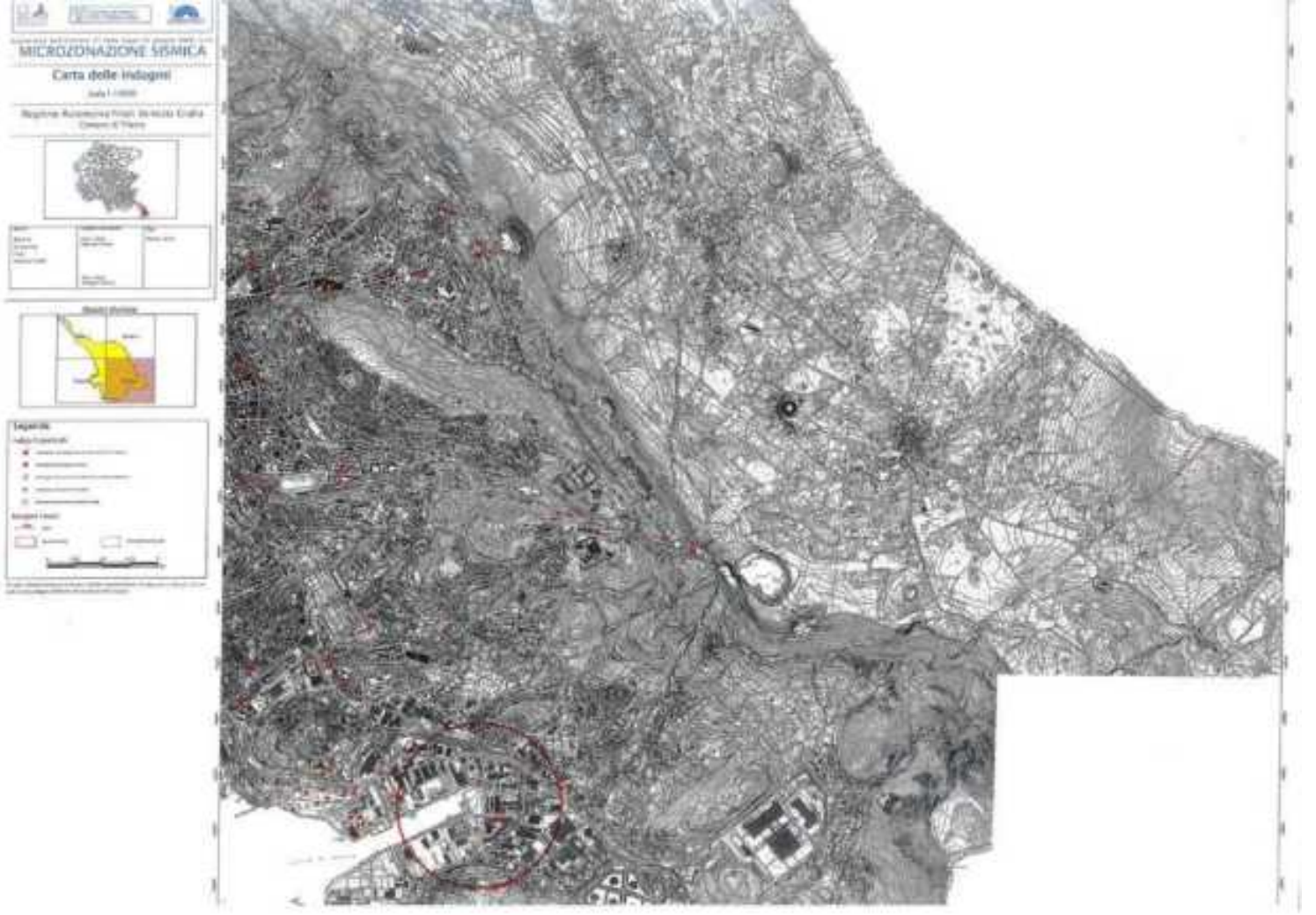


4.2 Bölgenin render görüntüsü (lojistik proje örneği)





5 – sismik i



5.1 Genel sismik çerçeve

Trieste Belediyesi bölgesi, Friuli Venezia Giulia 16/2009 sayılı Bölgesel Yasa ve 06.05.2010 tarihli 845 sayılı Bölgesel Konsey Kararı uyarınca, bölgesel sismik bölgelendirmeyi güncelleyen Sismik Bölge 3 (düşük sismik aktivite) olarak sınıflandırılmıştır.

Ulusal kriterlere göre (O.P.C.M. 3519/2006), Bölge 3, sert zeminde 50 yılda %10 aşılma olasılığı ile 0,05 g ile 0,15 g arasında değişen maksimum beklenen zemin ivmesi (ag) değerleri ile tanımlanmaktadır.

Trieste'nin sismik tehlikesi şu şekildedir:

- iç Friuli'nin sismik aktivitesi daha yüksek olan bölgelerine (Bölge 1 ve 2) göre daha düşüktür,
- ancak yine de 2018 Yapı Teknik Normları (NTC 2018) uyarınca tüm yeni yapıların tam sismik tasarımını gerektirecek düzeydedir.

INGV ulusal tehlike haritaları (MPS04 modeli), Trieste bölgesi için 475 yıllık tekrarlama süresi için tipik 0,05-0,10 g aralığında ag değerlerini doğrulamaktadır, bu da Bölge 3 sınıflandırmasıyla uyumludur.

5.2 Sismotektonik bağlam

Trieste, doğu Alpler'in güney kenarı boyunca, aşağıdakilerin etkileşim alanında yer almaktadır:

- Adriyatik mikro levhası,
- Doğu Alpler'in dış cephesi,
- dinamik yapılar.

Bu bölgedeki en önemli tarihsel sismik aktivite, 1976 Friuli depremleriyle ilgilidir. Bu depremlerin büyüklüğü 6,5 – 6,6 arasında değişmektedir, ancak Trieste'nin onlarca kilometre kuzeyinde meydana gelmiştir. Şehirde tarihsel olarak kaydedilen sismik aktivite daha düşüktür (makrosismik yoğunluk MCS yaklaşık VI–VII derece), bu da orta derecede ancak ihmal edilemeyecek bir sismik aktivite ile uyumludur.

Limanın hemen yakınında aktif faylar veya bilinen yapılar bulunmamaktadır; bu nedenle tehlike, daha uzak kaynaklardan yayılan sismik dalgalarla ilgilidir.

5.3 Trieste Belediyesi'nin sismik mikro bölgelendirme çalışması

Trieste Belediyesi, 2017 yılında Ulusal Sivil Savunma Teknik Komisyonu tarafından onaylanan Belediye Sismik Mikro Bölgeleme Çalışması hazırlamıştır.

Mikro bölgeleme çalışmaları (MS1–MS3) belediye sınırlarını şu şekilde bölümlere ayırmaktadır:

- önemli amplifikasyon olmayan istikrarlı bölgeler,
- yerel amplifikasyon olasılığı bulunan stabil bölgeler,
- kararsızlığa yatkın olası bölgeler (heyelanlar, sıvılaşma, çöküntüler).

Liman bölgesi ile ilgili belediye jeolojik belgelerinden, Trieste Belediyesi'nin genel olarak D.G.R. 845/2010 ile "sismik olmayan" bölgeden "Bölge 3'e yeniden sınıflandırıldığı ve kentsel alanın büyük bir kısmının jeomorfolojik açıdan istikrarlı bölgelerde yer aldığı anlaşılmaktadır.

5.4 Liman bölgesinin özellikleri (Zaule – eski Veneziani / Tabacchi bölgesi)



Tablolardan ve raporlardan şunlar ortaya çıkmaktadır:

- alan, yapay kıyı ovasında, endüstriyel dolgu ve deniz-lagün sedimanları üzerinde yer almaktadır. konsolide edilmiş lagün sedimanları üzerinde yer almaktadır;
- morfoloji düzdür, önemli eğimler yoktur;
- heyelan veya yerçekimi dengesizliği unsurları bulunmamaktadır.

Bu nedenle, bu alan tipik bir liman alanıdır: yumuşak tortular üzerine insan yapımı dolgular, ancak onlarca yıllık yükler ve altyapılarla konsolide edilmiştir.

Sismik amplifikasyon ve yerel stabilite Haritalar

şunu göstermektedir:

- "istikrarlı alanlar" sınıfına girer,
- heyelan, yamaç istikrarsızlığı veya çökme fenomenleri açısından kritik değildir,
- mevcut koşullarda sivilleşme riski olan alan olarak sınıflandırılmamaktadır, çünkü ön analizlerde tabakalar ve tane boyutları özel bir kritiklik seviyesi ortaya çıkarmamaktadır.

Diğer bir deyişle, temel değer (Bölge 3) ile karşılaştırıldığında sismik tehlikeyi önemli ölçüde değiştirecek yerel etkiler tespit edilmemiştir.

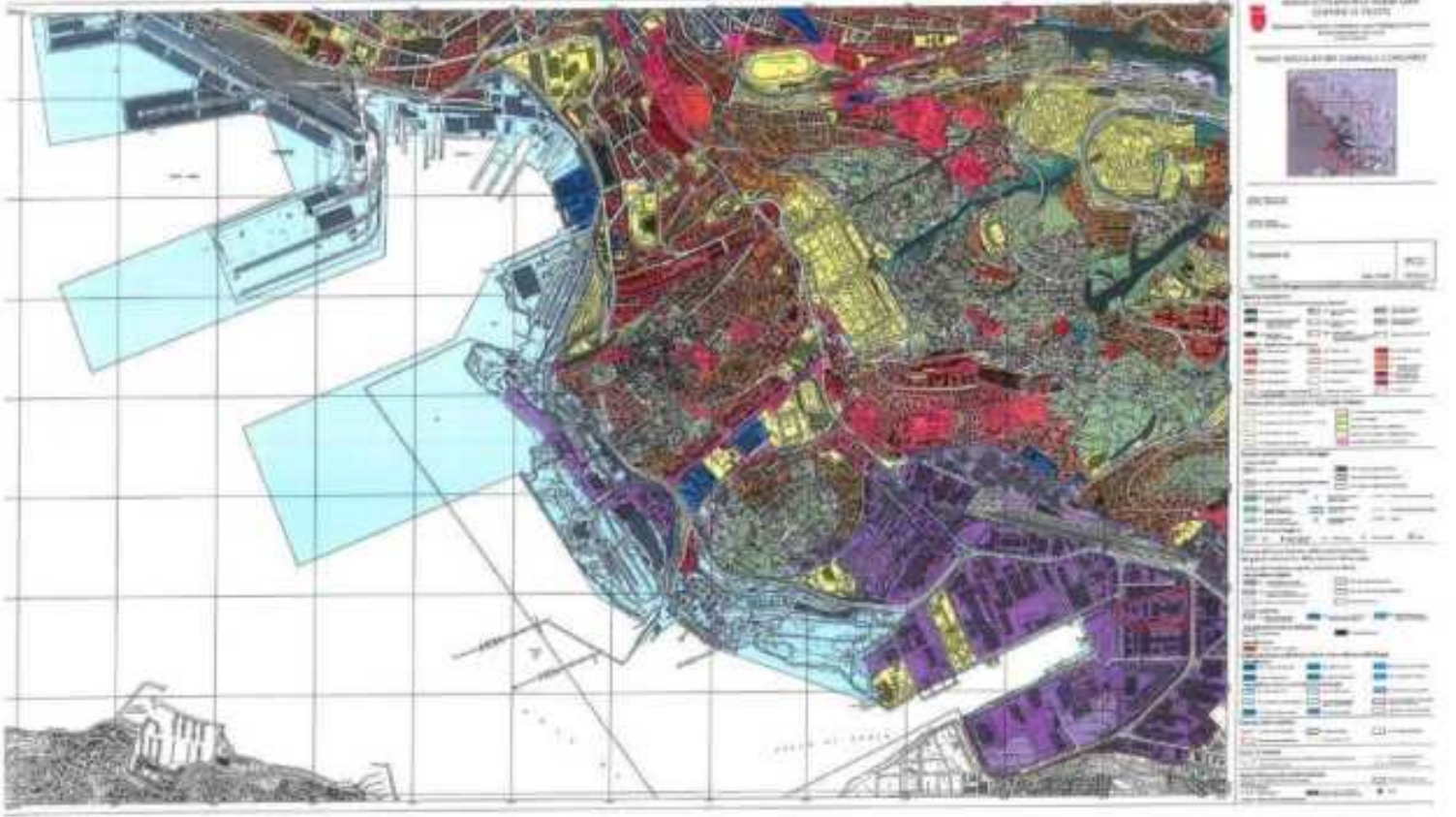
Tasarım için referans sismik parametreler

Planlanan yeni yapıların (endüstriyel/lojistik binalar, depolar, olası hizmet binaları) tasarımı için NTC 2018 parametreleri benimsenmeli ve aşağıdakiler kullanılmalıdır:

- Bölgesel referans olarak sismik bölge 3;
- INGV haritalarından (MPS04) elde edilen yerel a_g değerleri, SLV (Yaşam Koruma Sınır Durumu) için 0,05–0,10 g aralığında, yapının nominal ömrü fonksiyonuna göre spesifik tepki spektrumu hesaplaması ile;
- toprak kategorisi B veya C (yerinde yapılan araştırmalarla teyit edilecek), ortalama sertlikte topraklar veya kayalık alt tabaka üzerindeki örtü tabakaları için tipik.

NTC 2018, liman ve endüstriyel alanlarda yeni inşaat çalışmaları için, aşağıdakilerle desteklenen yerel sismik yanıtın özel bir değerlendirmesini gerektirmektedir:

- jeognostik sondajlar,
- laboratuvar jeoteknik testleri,
- jeofizik araştırmalar (MASW, ReMi, down-hole),
- olası tek boyutlu sismik tepki analizi.



5.5 Gayrimenkul müdahalesi için sonuçlar

Yatırım açısından, bölgenin sismik durumu şu şekilde özetlenebilir:

Olumlu noktalar

- Orta derecede ancak yüksek olmayan sismik tehlike (Bölge 3, $a_g \leq 0,15$ g), dolayısıyla Bölge 1–2'ye kıyasla;
- Arazi temelde stabildir, heyelan veya şev sorunları yoktur;
- Zaten büyük ölçüde kentleşmiş ve altyapısı gelişmiş bir alan, mevcut mevzuata göre tasarlanmış ve inşa edilmiş benzer endüstriyel ve liman yapıları mevcut.

Tasarımda dikkate alınması gereken hususlar

- Liman dolgularının antropojenik özelliği: Sıkıştırılabilirlik ve olası gecikmeli oturmalar (özellikle geniş yapısal ağırlara sahip binalar için) dikkatle değerlendirilmelidir;
- NTC (B/C) uyarınca, özel jeofizik ve jeoteknik araştırmalar yoluyla alt zeminin kategorisini kesin olarak tanımlama gerekliliği;
- Yüksekliği sınırlı ancak açıklığı geniş binalar (depolar, lojistik hangarları) için, iyi bir esneklik ve doğru direnç hiyerarşisine sahip düzenli yapısal şemalar (çelik/beton çerçeveler veya portallar) kullanılması uygun olacaktır.

5.6 Özet

Müdahale konusu alan, Trieste Belediyesi sınırları içinde yer almaktadır ve Sismik Bölge 3 (düşük sismik aktivite) olarak sınıflandırılmıştır ve mikro bölgeleme kapsamında "istikrarlı" olarak tanımlanmıştır, önemli yerel istikrarsızlık fenomenleri yoktur. Sismik tehlike orta düzeydedir ve NTC 2018'de öngörülen normal depreme dayanıklı tasarım teknikleri ile yönetilebilir, olağanüstü hafifletme çalışmalarına gerek yoktur.

Kullanılan Kaynakların Özeti

Kaynak Türü	Kurum / Belge
Sismik tehlike yönetmelik bölgelere ayırma bölgeleme	INGV – MPS04; Avrupa Sismik Tehlike Haritası Teknik NTC 2018; Genelge 7/2019; OPCM 3519/2006 Sismik FVG Bölgesi – DGR 845/2010; L.R. 16/2009 Mikro Trieste Belediyesi – MS1–MS3
Jeoloji	ISPRA – İtalya Jeoloji Haritası
Bilimsel çalışmalar	Trieste/Padova Üniversitesi – sismotektonik makaleler
Yerel analiz	Sismik rapor belgesi İtalyanca (eski Veneziani/Tabacchi bölgesi)

6 – PNRR MÜDAHALELERİ VE TRIESTE LİMANI'NIN "MOLO VIII" VE NOGHERE BÖLGESİ – EX VENEZIANI VE EX MANIFATTURA TABACCHI BÖLGESİ HAKKINDA BİLGİ ESKİ VENEZIANI ve ESKİ MANİFATURA TABACCHI – Trieste Limanı Deniz İstasyonu Raporu

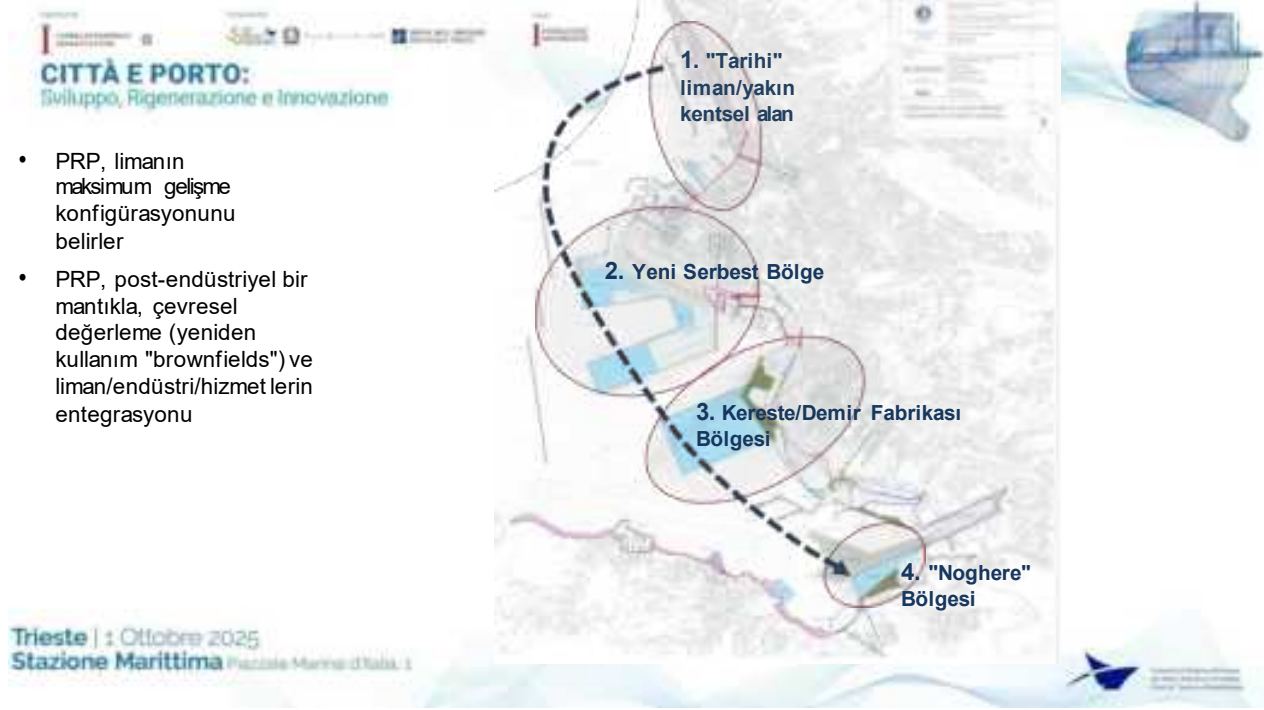


PNRR müdahaleleri ve Trieste Limanı'nın "VIII. Rıhtımı"
Trieste, 1 Ekim 2025

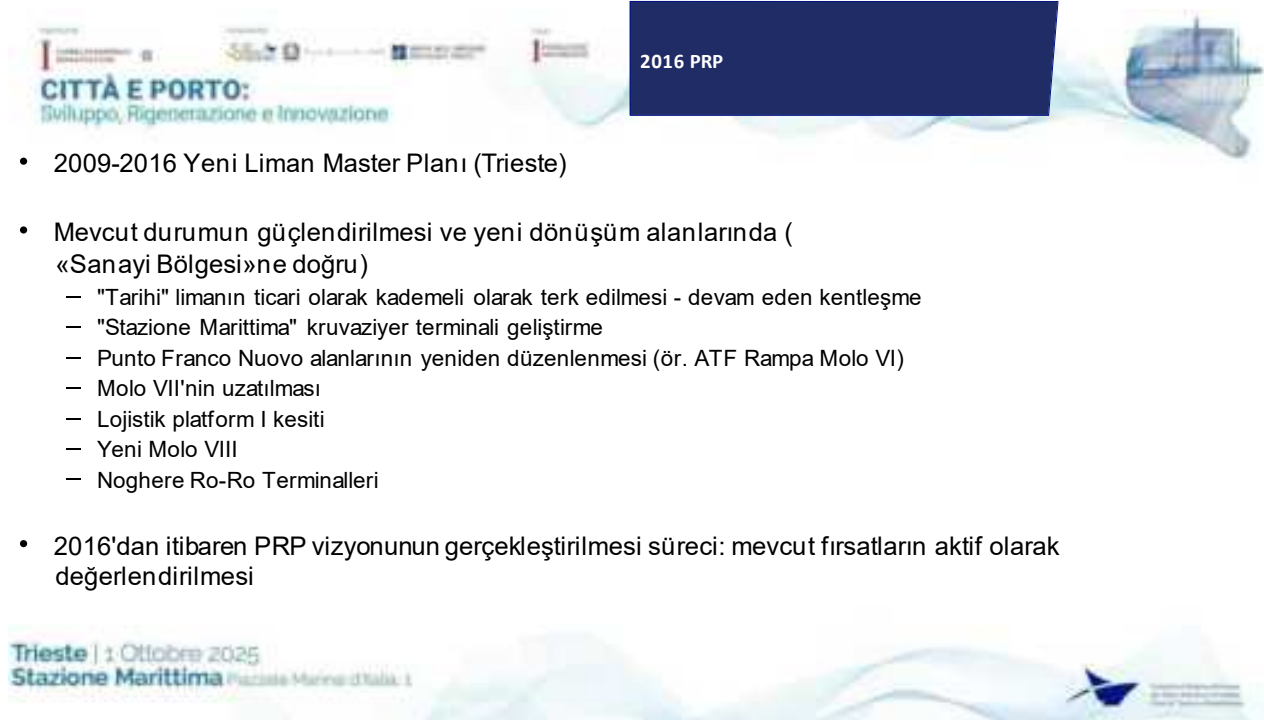


Önkoşullar: PRP ve Program Anlaşması

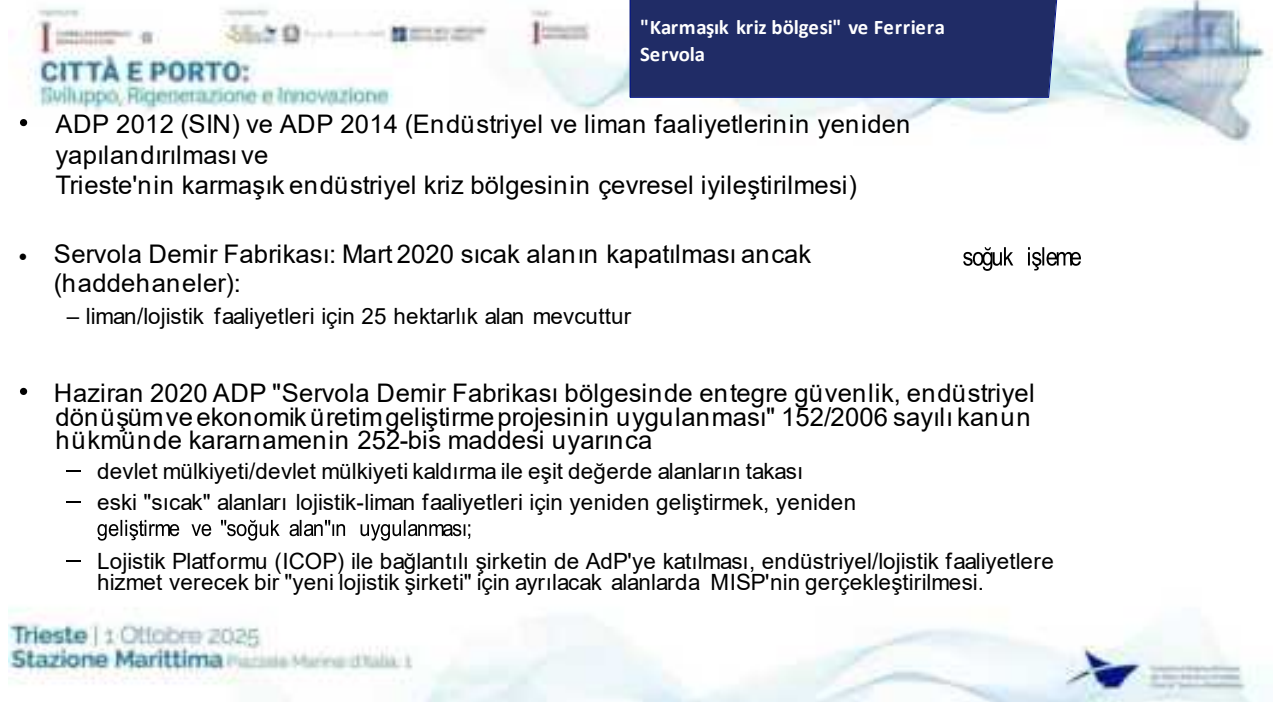
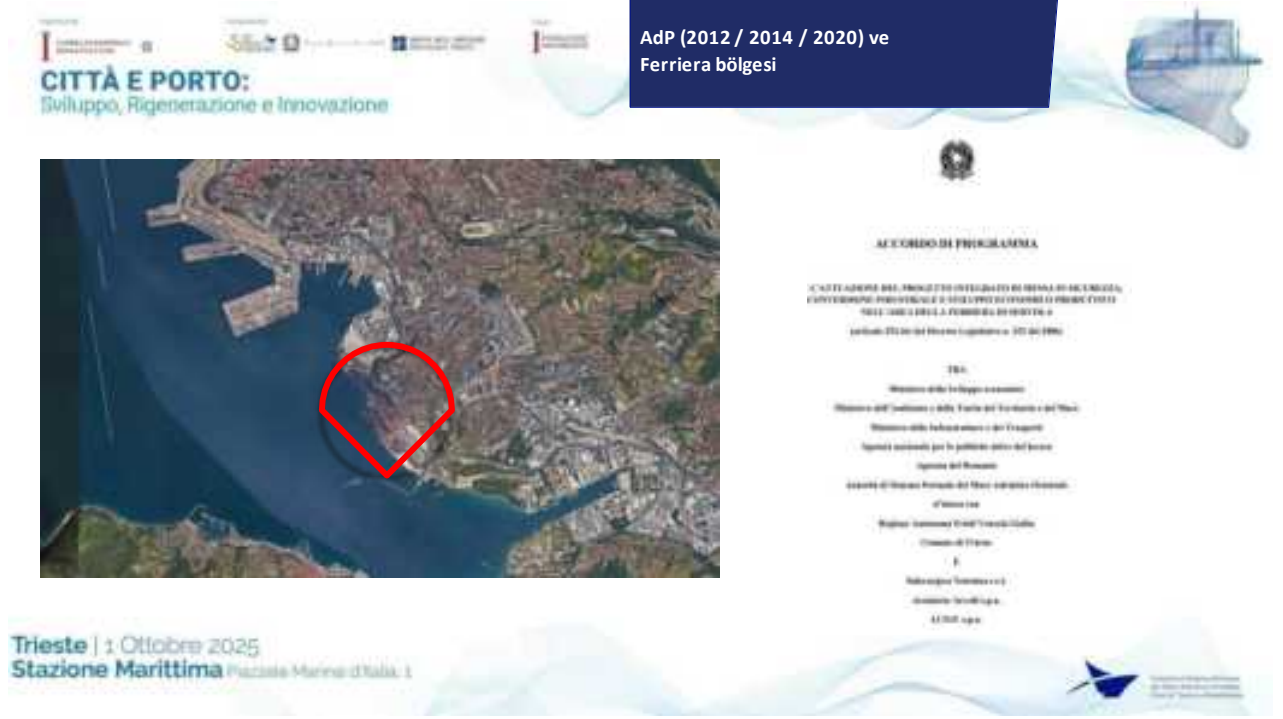




- PRP, limanın maksimum gelişme konfigürasyonunu belirler
- PRP, post-endüstriyel bir mantıkla, çevresel değerlendirme (yeniden kullanım "brownfields") ve liman/endüstri/hizmetlerin entegrasyonu



- 2009-2016 Yeni Liman Master Planı (Trieste)
- Mevcut durumun güçlendirilmesi ve yeni dönüşüm alanlarında («Sanayi Bölgesi»ne doğru)
 - "Tarihi" limanın ticari olarak kademeli olarak terk edilmesi - devam eden kentleşme
 - "Stazione Marittima" kruvaziyer terminali geliştirme
 - Punto Franco Nuovo alanlarının yeniden düzenlenmesi (ör. ATF Rampa Molo VI)
 - Molo VII'nin uzatılması
 - Lojistik platform I kesiti
 - Yeni Molo VIII
 - Noghere Ro-Ro Terminalleri
- 2016'dan itibaren PRP vizyonunun gerçekleştirilmesi süreci: mevcut fırsatların aktif olarak değerlendirilmesi



- ADP 2012 (SIN) ve ADP 2014 (Endüstriyel ve liman faaliyetlerinin yeniden yapılandırılması ve Trieste'nin karmaşık endüstriyel kriz bölgesinin çevresel iyileştirilmesi)
- Servola Demir Fabrikası: Mart 2020 sıcak alanın kapatılması ancak soğuk işleme (haddehaneler):
– liman/lojistik faaliyetleri için 25 hektarlık alan mevcuttur
- Haziran 2020 ADP "Servola Demir Fabrikası bölgesinde entegre güvenlik, endüstriyel dönüşüm ve ekonomik üretim geliştirme projesinin uygulanması" 152/2006 sayılı kanun hükmünde karamamenin 252-bis maddesi uyarınca
– devlet mülkiyeti/devlet mülkiyeti kaldırma ile eşit değerle alanların takası
– eski "sıcak" alanları lojistik-liman faaliyetleri için yeniden geliştirmek, yeniden geliştirme ve "soğuk alan"ın uygulanması;
– Lojistik Platformu (ICOP) ile bağlantılı şirketin de AdP'ye katılması, endüstriyel/lojistik faaliyetlere hizmet verecek bir "yeni lojistik şirketi" için ayrılacak alanlarda MISP'nin gerçekleştirilmesi.



PFTE:
Müdahalenin çerçevesi



HAZİRAN 2020

"Servola Demir Fabrikası bölgesinde entegre güvenlik, endüstriyel dönüşüm ve ekonomik üretim geliştirme projesinin uygulanmasına ilişkin Program Anlaşması"nın imzalanması, 152/2006 sayılı Kanun Hükmünde Karamame'nin 252-bis maddesi uyarınca, aşağıdaki faaliyetleri öngörmektedir:

- tesislerin ve çelik parçaların sökülmesi ;
- beton ve tuğla parçaların yıkılması;
- kirlenmiş alanların kalıcı olarak güvenli hale getirilmesi (MISP)



Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima PIAZZALE MARINA D'ITALIA 1



PFTE:
Müdahalenin çerçevesi



NİSAN 2020

Dökme demir üretiminin kapatılması: eski "sıcak alan"ın yaklaşık 25 hektar limanın yeniden işlevselleştirilmesi için kullanılabilir hale getirildi.



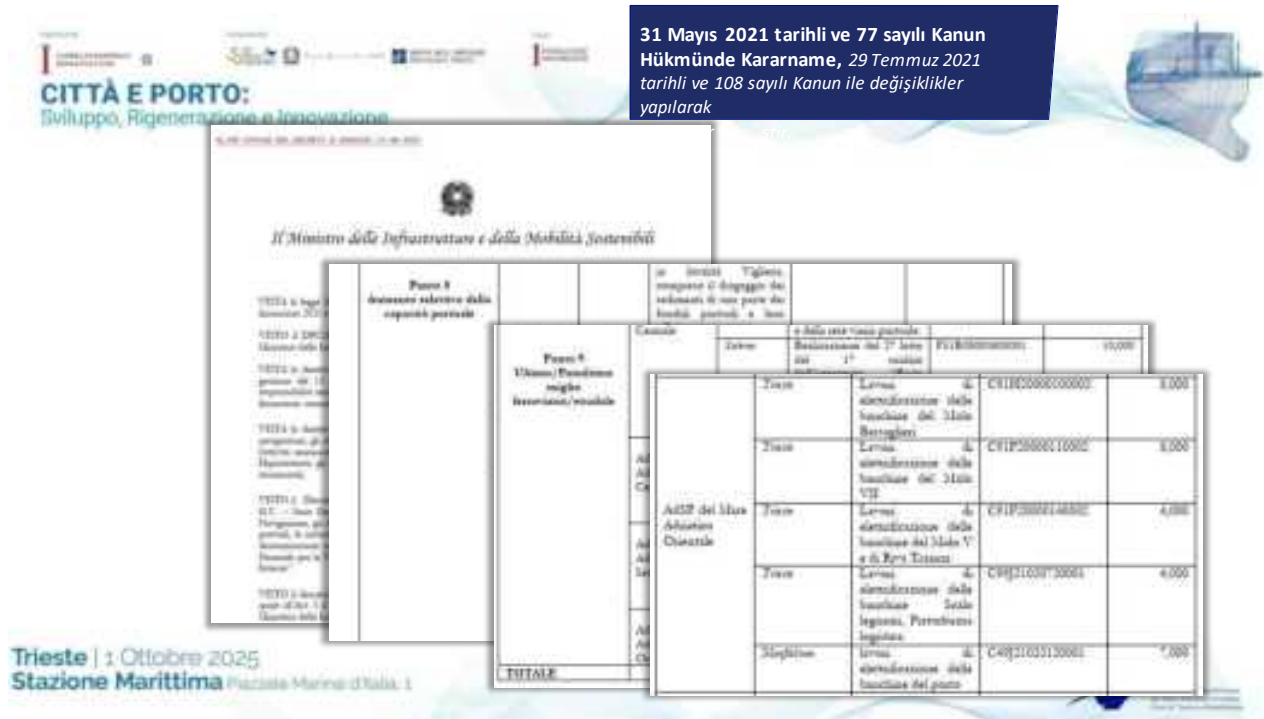
Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima PIAZZALE MARINA D'ITALIA 1

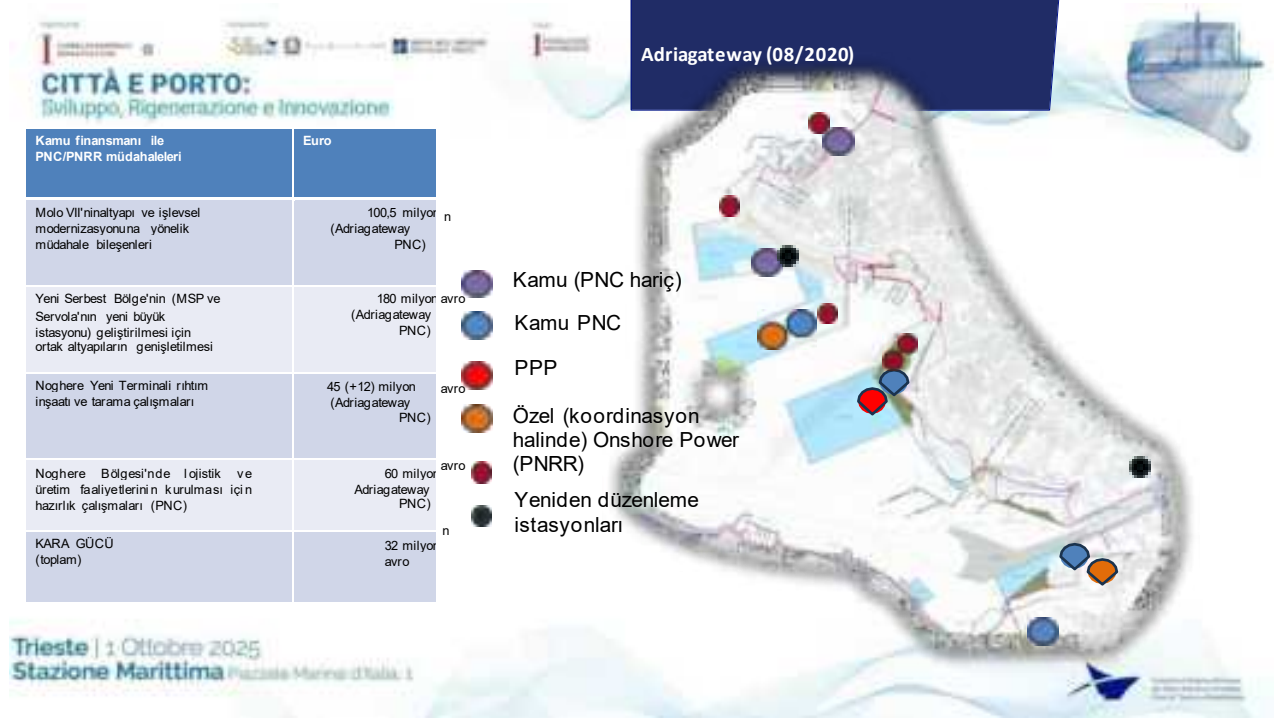




Adriagateway projesinin doğuşu ve PNRR









Trieste limanının Yeni Serbest Bölgesi'nin geliştirilmesi için ortak altyapıların genişletilmesi



Punto Franco Nuovo'nun geliştirilmesi için ortak altyapıların genişletilmesi projesi, Trieste'nin güneyindeki sanayi bölgesinin lojistik portala dönüştürülmesini ve Ferriera di Servola'nın bulunduğu alanların yeniden geliştirilmesini öngörmektedir.



1943 yılına ait fotoğrafı



2021 hava görünümü

Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazza Marina d'Italia, 1

2021

DM 77/2021 ve DM330/2021, PNC'nin 180 milyonunu AdSP MAO'ya "Yeni serbest bölgenin geliştirilmesi için ortak altyapıların genişletilmesi ortak altyapıların genişletilmesi" için 180 milyon euro ayırmaktadır:

1. Bağlantı altyapılarının güçlendirilmesi:
- MISP
- Yeni Servola İstasyonu
- GVT ve diğer yol çalışmalarına bağlantı

2. Trieste Limanı'nda işlevsel binalar

3. Dolgu havuzunun yapımı

Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazza Marina d'Italia, 1



PFTE:
Müdahalenin çerçevesi

PFTE, PNC tarafından finanse edilen proje müdahalelerini ve ek finansman gerektiren gelecekteki müdahaleleri içerir; bu nedenle, dolgu havuzu ve Molo VIII'in yeni konteyner terminali gibi müdahaleler de dahildir.

Bu öncülden hareketle, **PFTE iki ayrı dosya A ve B olarak ayrılmıştır**. Birincisi izin prosedürüne tabi olan çalışmaları içerirken, ikincisi izin talebine tabi olmayan ancak bağlamın anlaşılması için temel öneme sahip olan genel geliştirme çalışmalarını içermektedir.

PFTE

Onay için sunulacak

- MISP
- YENİ SERVOLA İSTASYONU
- GVT'YE KARAYOLU BAĞLANTISI
- KAMU BİNALARI
- VIA RIO PRIMARIO'DAN YENİ ERİŞİM



-DOLUM HAZNESİ

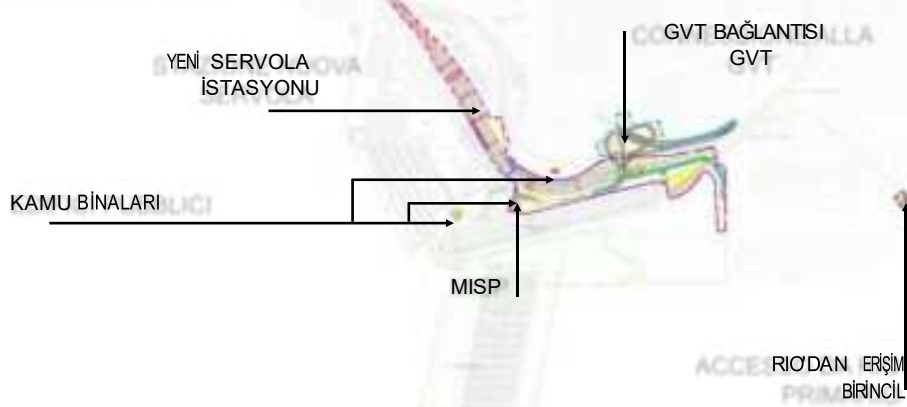
- VIII NUMARALI İSKELE VE ÖZEL TERMİNAL
- ARVEDI RAMP
- RFI VARLIKLARI ÜZERİNDEKİ DEMİRYOLU ÇALIŞMALARI*

*RFI tarafından hazırlanan proje, dosya A'daki demiryolu çalışmalarıyla uyumlu olarak ç kleşti

Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazza Marina d'Italia, 1

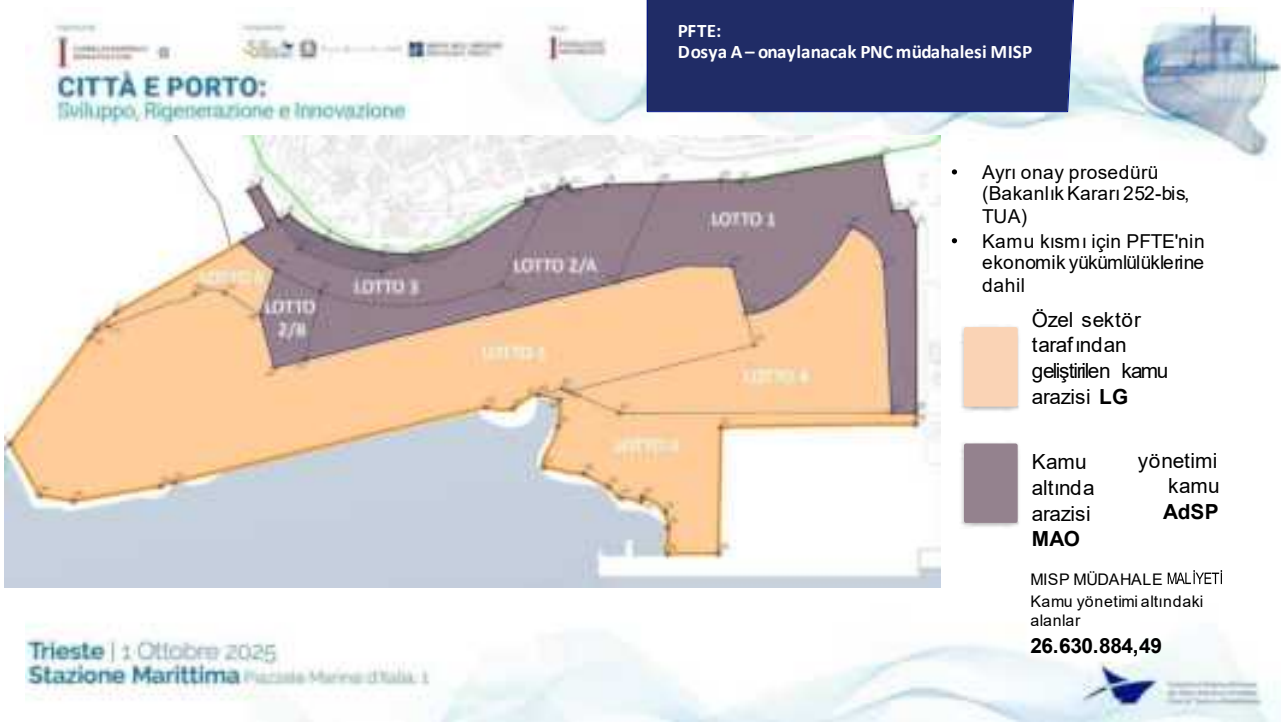


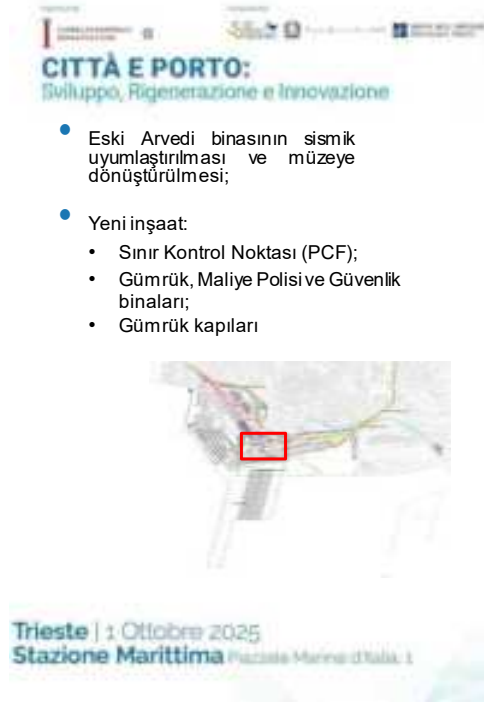
PFTE:
Müdahalenin çerçevesi



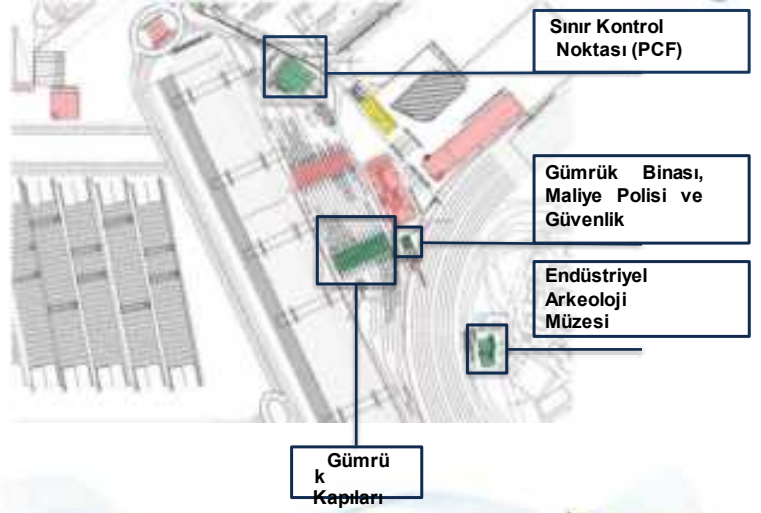
DOSYA A:
İzin alınması gereken çalışmalar

Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazza Marina d'Italia, 1

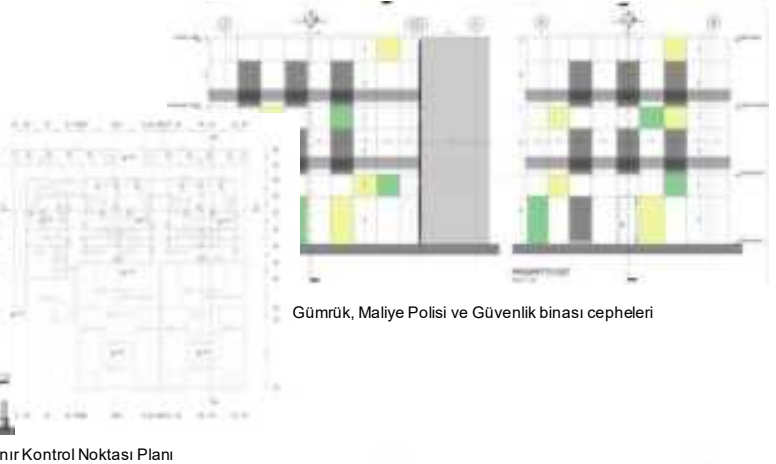




PFTE:
Dosya A – onaylanacak PNC müdahalesi Kamu binaları



PFTE:
Dosya A – onaylanacak PNC müdahalesi Kamu binaları





Proje: Ulaşım - GVT bağlantısı
GVT

- Liman alanlarına ve çevredeki endüstriyel faaliyetlere **hızlı ve doğrudan erişim** sağlamak
- Ağır vasıtaların **şehir içi arterleri tıkamasını** önlemek



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



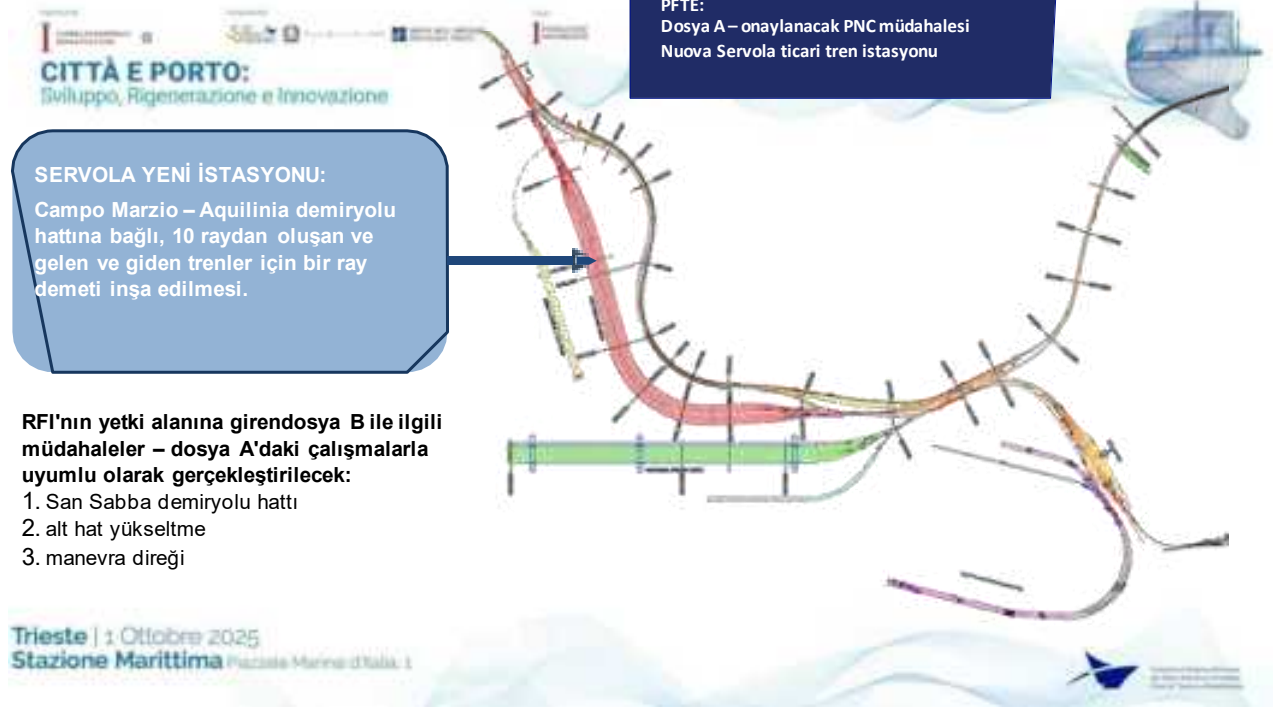
PFTE:
Dosya A – onaylanacak PNC müdahalesi
Ulaşım - GVT bağlantısı

Kavşağın yapımı
sağlar:

- Şu anda şehir içi karayollarında yoğunlaşan ağır vasıta **trafiğinin** (ortalama 92 tır/gün) **azaltılması**
- **PFTE'nin**



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



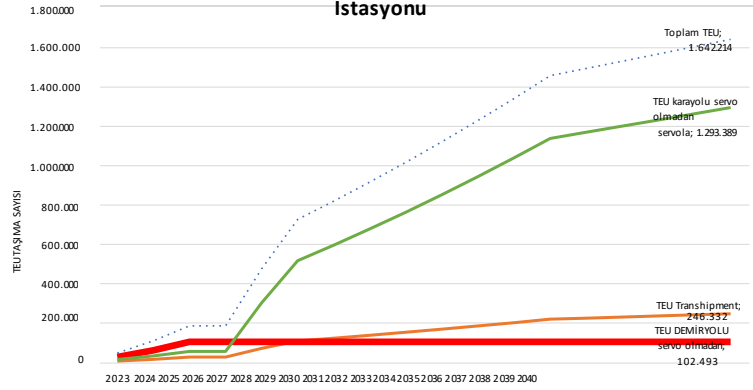
CITTÀ E PORTO:
Sviluppo, Rigenerazione e Innovazione

PFTE:
Dosya A – onaylanacak PNC müdahalesi
Modal geçiş

Şu anda Servola istasyonu, kapasitesinin sınırına yaklaşmış bir tesis olarak değerlendirilebilir – 6 tren/gün

Taşınacak TEU sayısının artış senaryolarına göre, Yeni Servola İstasyonu'nun inşa edilmemesi, karayolu taşımacılığının (yeşil hat) katlanarak artmasına neden olacaktır.

TEU Taşıma Genişletme yapılmayan senaryo Servola İstasyonu



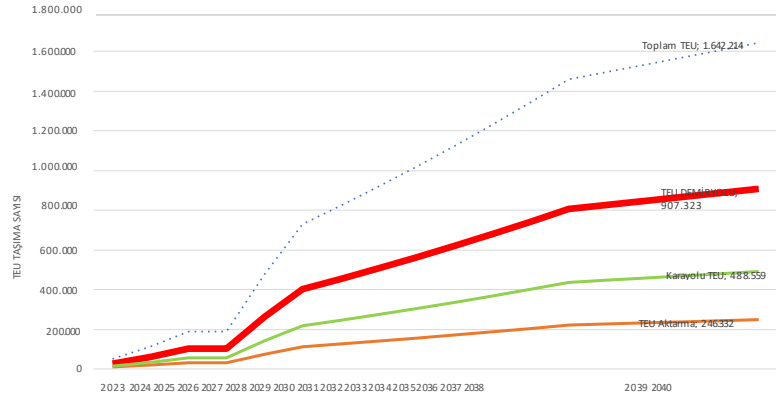
Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marina d'Italia, 1

CITTÀ E PORTO:
Sviluppo, Rigenerazione e Innovazione

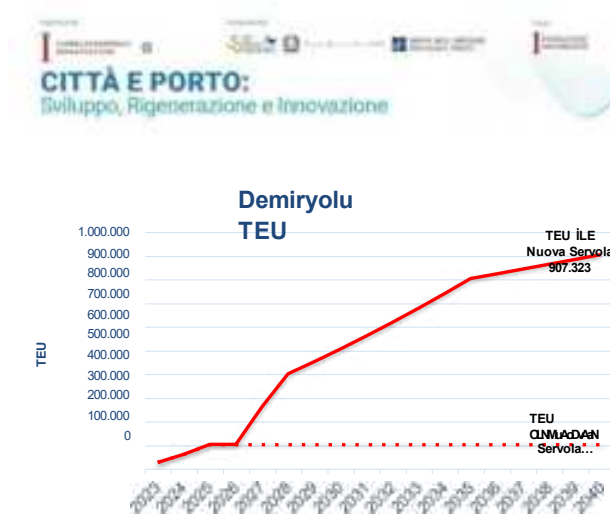
PFTE:
Dosya A – onaylanacak PNC müdahalesi
Modal geçiş

Yeni Servola İstasyonu'nun inşası ile **günde 34 trenin** taşınması mümkün olacak (288 gün/yıl istatistikleri) ve karayolu taşımacılığına olan ihtiyaç önemli ölçüde azalacaktır.

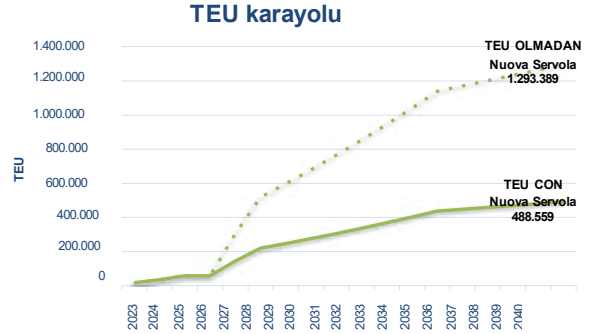
TEU Taşıma Servola İstasyonu genişletme hipotezi



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



PFTE:
Dosya A – onaylanacak PNC müdahalesi
Modal kayma



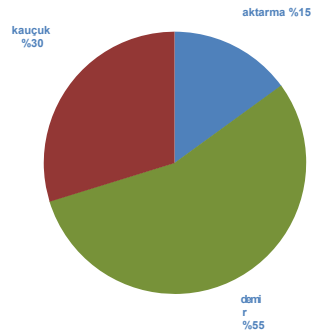
Grafikler, Nuova Servola projesinin demiryolu taşımacılığına olumlu etkisini göstermektedir demiryolu taşımacılığına olan olumlu etkisini göstermektedir.

Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazza Marina d'Italia 1

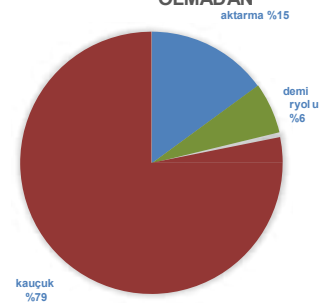
CITTÀ E PORTO:
Sviluppo, Rigenerazione e Innovazione

PFTE:
Dosya A – onaylanacak PNC müdahalesi
Modal kayma

2040 YILI PROJEKSİYONU SERVOLA İSTASYONUNUN GENİŞLETİLMESİ İLE



2040 YILI PROJE SERVOLA İSTASYONUNUN GENİŞLETİLMESİ OLMADAN

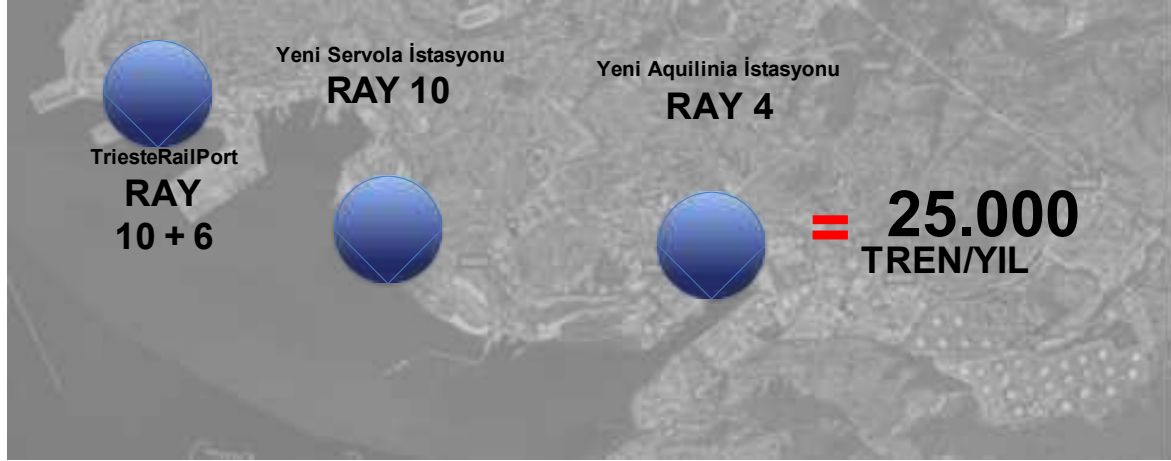


- AB tarafından belirlenen hedeflere uyum
- Kirlenici emisyonların azaltılması
- Liman Sistemi ve Ülke Sisteminin Rekabet Gücünün Artırılması
- Yan sektörlerin gelişimi

Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazza Marina d'Italia 1



PFTE:
Dosya A – onaylanacak PNC müdahalesi Nuova
Servola İstasyonunun Rolü



Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazza Marina d'Italia 1



Trieste Limanı'nın VIII. Rıhtımı

Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazza Marina d'Italia 1



Onay Süreci Aşamaları

AdSPMAO 2022 Programı: Trieste Limanı'ndaki VIII. İskele'nin 1. Aşamasının tasarımı, yapımı, bakımı ve yönetimi için kamu-özel sektör ortaklığı

AŞAMA	SÜRE
1) KAMU TARTIŞMASI: 174, 193 ve 198. maddelerinin <u>hükümleri</u> uyarınca gerçekleştirilen, Trieste limanının VIII. Rıhtımı altyapı projesine ilişkin kamu-özel sektör ortaklığı önerisi, müdahalenin önemi, kamu yararı niteliği ve bölgeye etkisi göz önüne alındığında, 36/2023 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin 193. maddesi uyarınca zorunlu olarak kamuya açık tartışmaya sunulmuştur. <u>36/2023 sayılı Kanun Hükmünde Kararname'nin 40. maddesi ve sonraki değişiklikler ile aynı Kanun Hükmünde Kararname'nin Ek I.6'nın 1. maddesinin 1. fıkrası uyarınca.</u>	Toplam 120 gün 60 gün danışma
2) HİZMETLER KONFERANSI: çalışma, 241/90 sayılı Kanunun 14bis maddesi uyarınca toplanan hizmetler konferansında onaylanır ve 14quater maddesi uyarınca, konferansın sonuçlandırılmasına ilişkin gerekçeli karar, ilgili kamu malı veya hizmetlerinin idaresi ve yönetimi ile ilgili tüm onay belgelerinin yerine geçer. (bu, imar uygunluğu, peyzaj izni ve EIA prosedürünün eşzamanlı başlatılmasını içerir).	Toplam 90 gün 45 gün CdS kurumlarının görüşleri 90 gün çevre, peyzaj-toprak, kültürel varlıklar ve vatandaşların sağlığının korunması kurumlarının görüşleri Toplam 150 gün Ulusal ÇED prosedürü
3) CSLLPP GÖRÜŞÜ: 100 milyon avro veya üzeri tutarlı işler.	Toplam 45 gün

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



VIII. İskele

Ekonomik müdahale tablosu

Kalemler	Tutarlar (milyon €)
İşler	263.854
Çevresel ve sosyal etkiyi hafifletme ve telafi etme çalışmaları	1.990
Kullanılabilir tutarlar	50.006
- Teknik giderler	20.148
- Beklenmedik giderler	17.893
- Çevresel izlemeler	3.156
- KDV, sosyal güvenlik katkı payları ve diğer katkı payları ve vergiler	1.577
- Diğer	7.232
Toplam	315.850

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



VIII. Rıhtım



Ferriera'dan yeni Rıhtı VIII'e , sürdürülebilir ve kentsel çevreye entegre bir konteyner terminali

Bir deniz terminali

- 240 metreye kadar RoRo gemileri
- 15.000 TEU kapasiteli konteyner gemileri

Demiryolu terminali: 300 m uzunluğunda 6 ray, gelecekte 750 m'ye uzatılabilir

Düşük gürültü seviyeli elektrikli ekipmanlar ve akıllı aydınlatma teknolojileri.

Rıhtımdaki gemilerin elektrik beslemesi için hazırlık



Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marina d'Italia 1



Kentsel planlama



İmar Planı VIII. İskele

Liman ve yerleşim



Liman Planı Detayı ve söz konusu eserin eklenmesi

Planlama Aracı Trieste Limanı İşleri

Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marina d'Italia 1





Neden Trieste



Trieste ve İtalya için stratejik gelişme, Avrupa'da yeşil lojistiğe geçişte ön saflarda: 8 milyon ton CO₂ tasarrufu

Trieste, hem maliyet hem de CO₂ emisyonları açısından Doğu'dan gelen kargolar için Avrupa'nın en verimli limanıdır.

- Kuzey Avrupa limanlarına kıyasla **2.000 deniz milinden fazla** tasarruf sağlar
- Malların nihai varış noktasına bağlı olarak **karayolu ile kat** edilen **kilometreyi** önemli ölçüde azaltır



Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima P.zzaale Marina d'Italia, 1



Neden Trieste



Trieste ve İtalya için stratejik gelişme, Avrupa'da yeşil lojistiğe geçişte ön saflarda: 8 milyon ton CO₂ tasarrufu

Trieste, Avrupa'nın kalbinde mükemmel bir bağlantıya sahiptir:

- Akdeniz ve Baltık-Adriyatik koridorlarında **TEN-T** ağının düğüm noktası
- Avrupa'nın Yeşil Anlaşması girişi ile uyumlu
Avrupa'nın Yeşil Anlaşma girişi ile uyumlu:

#EUGreenDeal



Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima P.zzaale Marina d'Italia, 1



Neden Trieste

Hedef

p Traieazastrelarlimanı, Avrupa'nın en güçlü ve dinamik ekonomik bölgelerinden bazılarına doğrudan bağlanmaktadır. AB lumnalanıyaar,asındaGüney İtalya, Avusturya,

Macaristan Çek Cumhuriyeti, Cumhuriyeti, Slovakya ve

Bu stratejik konum, liman ile geniş bir havzaya endüstriyel özelliği ile yüksek ithalat-ihracat hacimleri, güçlü imalat varlığı ve yüksek katma değerli entegre lojistik zincirleri.

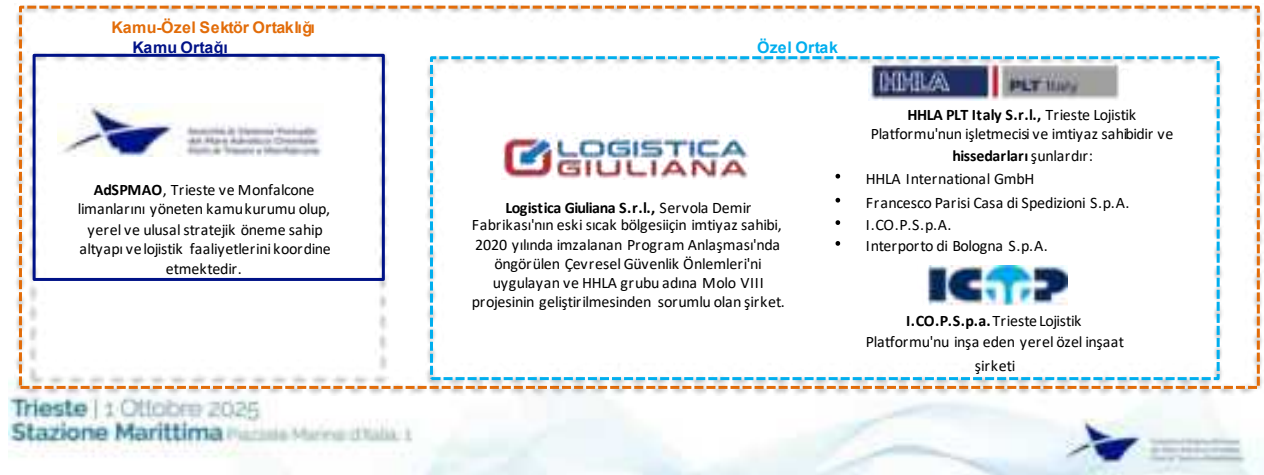


Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marina d'Italia, 1



PrPorpoopnoennetni tPiPPPPP

Kamu-Özel Sektör Ortaklığı'nın bileşenlerini oluşturan aktörlerin tanıtımı



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



Stratejik hedefler



Molo VIII, Trieste Limanı'nın Avrupa düzeyinde sürdürülebilir ve rekabetçi bir lojistik merkezi olarak rolünü güçlendiriyor.



Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marina d'Italia 1



Stratejik hedefler



Molo VIII, Trieste Limanı'nın Avrupa düzeyinde sürdürülebilir ve rekabetçi bir lojistik merkezi olarak rolünü güçlendiriyor rekabetçi bir lojistik merkezi olarak rolünü güçlendiriyor

Molo VIII, çevreye etkisi düşük, ileri teknolojiye sahip bir **terminal**

- Trieste limanının operasyonel kapasitesini artırıyor
- Kargo taşımacılığını karayolundan demiryoluna aktararak karayollarında güvenliği artırıyor
- Doğrudan ve dolaylı olarak yaklaşık **2.650 yeni iş** yaratıyor
- Gençler için **eğitim programları** ve eğitim sistemi için teknolojik **becerilerin geliştirilmesi**
- İlk 15 yılda **2 milyar avrodan fazla vergi geliri** (KDV, gelir vergisi, gümrük vergileri vb.) yaratır
- Trieste, Friuli Venezia Giulia bölgesi ve çevresindeki alanlar için sürdürülebilir bir şekilde değer yaratır

Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marina d'Italia 1





Gündüz manzarası – Rıhtım VII, Rıhtım VIII ve SIOT Terminali



Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima

Gece manzarası – VII. Rıhtım, VIII. Rıhtım ve SIOT Terminali

Piazzale Marina d'Italia, 1



Servola Demir Fabrikası'nın eski sanayi bölgesinin Kalıcı Güvenlik Önlemleri (MISP) faaliyetleriyle bağlantılı olarak, sitenin **çevresel olarak yeniden** geliştirilmesine katkıda bulunmak.



Trieste | 1 Ottobre 2025

Stazione Marittima

Piazzale Marina d'Italia, 1



Teknik özellikler

İşin operasyonel düzeni

Deniz rıhtımı

- 422 m, deniz derinliği -17,2 m
- 3 rıhtım vinci
- Adriyatik'teki en büyük konteyner gemileri, 15.000 TEU'ya kadar
- Roll on Roll off trafiği için rıhtım
- Gemiler içine elektrik beslemesi hazırlığı

Terminal hizmet veren demiryolu parkı

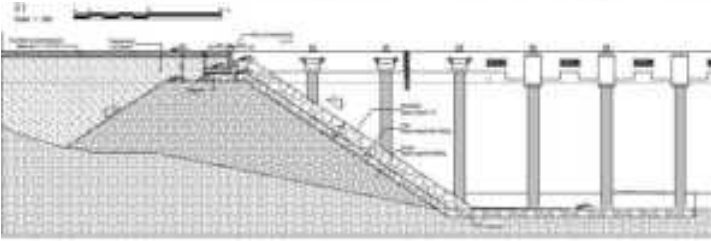
- 6 adet 300 m uzunluğunda, 750 m'ye uzatılabilir ray
- 3 elektrikli vinç
- Günde 12 trene kadar kapasite



Trieste | 1. Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazza Marina d'Italia 1



Teknik özellikler



Açık rıhtım elektrikli rıhtım vinçleri ile

Rıhtım

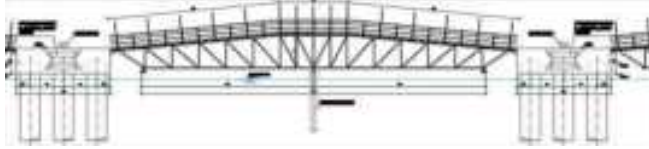
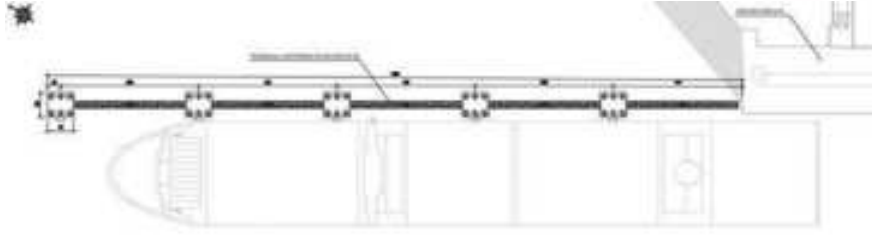
- Adriyen'deki en büyük konteyner gemileri, 15.000 TEU'ya kadar
- 422 m uzunluk ve -17,2 m su derinliği
- 3 adet elektrikli rıhtım vinci, gürültü ve ışığı azaltan gürültü ve ışığı azaltan teknolojik çözümler
- Gemiler için elektrik beslemesi hazırlığı



Trieste | 1. Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazza Marina d'Italia 1



Teknik özellikler



Ro-Ro yanaşma

- 240 metreye kadar gemiler
- Ro-Ro demirleme

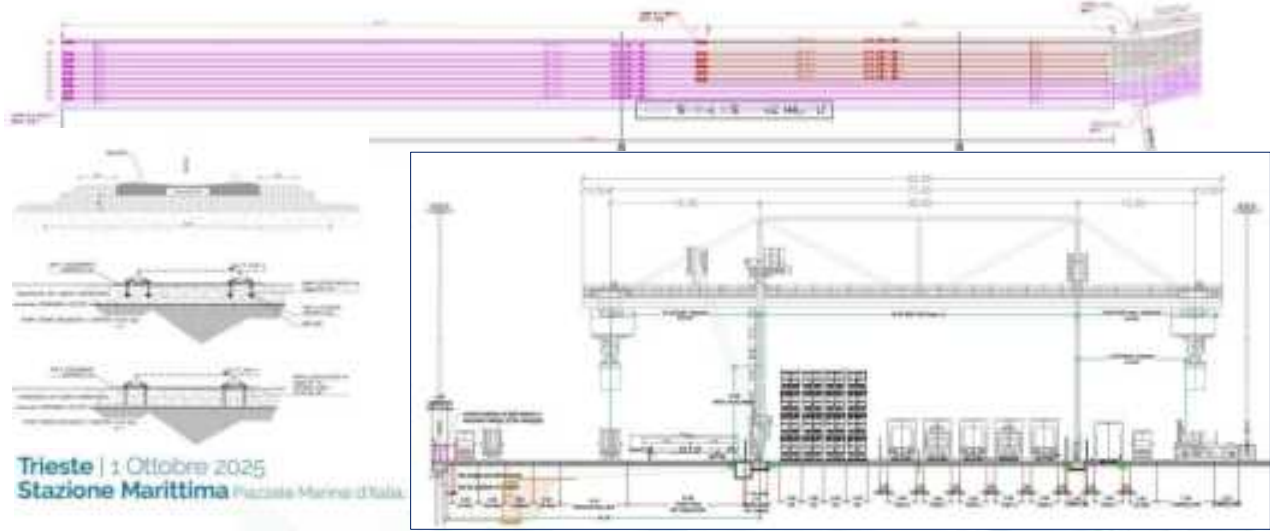
Trieste | 1 Ottobre 2025
Stazione Marittima Piazzale Marino d'Italia 1



Teknik özellikler



Terminal hizmet veren demiryolu parkı (6*300 m) ile 12 tren/gün kapasiteli 3 adet raylı köprü vinç



7 – EKONOMİK TEKLİF TALEBİ

Ekonomik Teklif – “Ex Veneziani + Ex Manifattura Tabacchi” Bölgesi, Trieste Limanı

Yatırım fırsatı, bugün Avrupa'nın önde gelen lojistik merkezlerinden biri ve Orta Avrupa'ya açılan kapı olan Trieste Serbest Limanı içinde stratejik bir konuma sahip, yaklaşık **95.000 m²**lik bir sanayi-liman kompleksini kapsamaktadır.

"Ex Veneziani" (38.511 m²) ve "Eski Tütün Fabrikası" (56.559 m²) parsellerinin birleştirilmesiyle oluşturulan bu alan, yıkım, tam ıslah ve "inşaata hazır" teslimat dahil olmak üzere toplam **18.500.000 €** ekonomik değerle, yatırımcıya ek bir yük getirmeden sunulmaktadır.

Bu koşul, önemli bir rekabet avantajı sunmaktadır: Serbest Liman bölgesinde tamamen boşaltılmış, ıslah edilmiş ve hemen inşa edilebilir bir sanayi arsasının bulunması, İtalyan pazarında nadir bir durumdur.

7.1 Alanın teknik verileri – Operasyonel özet

Parametre	Değer
Toplam alan	≈ 95.070 m ²
Eski Venedikliler	38.511 m
Eski Tütün Fabrikası	56.559 m ²
Kentsel alan	D1.1 – endüstriyel ve zanaatkar üretim faaliyetleri
Maksimum inşaat yüksekliği	15 metre (endüstriyel ekipmanlar, silolar, otomatik sistemler hariç) İnşa
edilebilir alan	Arsanın %50'si (≈ 48.000 m ²)
İnşaat alanı	yeşil müdahalelerle %60'a kadar artırılabilir (≈ 57.000 m ²)
Standart otoparklar	≥ %15
Yasal düzenleme	Uluslararası Serbest Liman – vergi ve gümrük avantajları

7.2. Kentsel bağlam ve kullanım potansiyeli

Alan, D1.1 Bölgesi'nde yer almaktadır ve bu bölge, aşağıdakiler dahil olmak üzere çok çeşitli kullanım amaçlarına izin vermektedir:

- endüstriyel ve imalat tesisleri,
- lojistik ve ulaşım (kişi/mal),
- toptan ticaret faaliyetleri,
- hizmetler ve toplumsal yapılar,
- otomatik depolar, depolama tesisleri, silolar,
- limanın gelişimi ile sinerji içinde enerji veya yeşil teknoloji merkezleri.

Bu kentsel esneklik, siteyi özellikle aşağıdakiler için uygun hale getirmektedir:

- ileri lojistik tesisleri (otomasyon, soğuk hava depoları, e-ticaret),
- gümrük vergisi ve KDV muafiyeti talep etme imkanı olan hafif sanayi merkezleri,
- Zaule Yeşil Kümesi ile uyumlu döngüsel ekonomi veya yeşil enerji tesisleri,
- demiryolu ve deniz ile entegre özel intermodal merkezler,
- liman işletmecileri için gelir getiren gayrimenkullere yönelik fırsatçı yatırımlar.

7.3. Ekonomik teklif ve teklifin yapısı

Talep edilen değer

18.500.000

(yıkım, ıslah ve inşaat için hazır hale getirme dahil) Ekonomik talep sadece arazinin

değerini değil, aynı zamanda aşağıdakileri de yansıtmaktadır:

1. mevcut binaların tamamen yıkılması için halihazırda ödenmiş olan maliyet;
2. yürürlükteki mevzuata göre toprağın tamamen ıslah edilmesi;
3. gelecekteki yatırımcı için izin alma sürelerinin ve risklerinin azaltılması;
4. gümrük vergisi ve KDV'nin askıya alınması için "gümrük deposu" talep etme izni,
5. TEN-T güzergâhlarına, iç demiryoluna ve limanın ana terminallerine yakınlık.

Yatırımcı için değerli unsurlar

- Liman içinde benzersiz bir "boş alan" üzerinde inşaat alanının hemen kullanıma hazır olması.
- Kentsel endekslerin maksimum kullanımı, 57.000 m²'ye kadar inşaat imkanı.
- Uygun vergi rejimi: gümrük vergisi askıya alınması, transit geçişte KDV ödenmemesi, ZLS kolaylıkları.
- Trieste'de endüstriyel ve lojistik alanlara olan talep artıyor (boşluk oranı < %2).
- Birinci sınıf konum: ana karayollarından 300 m ve liman içi demiryolu hatlarından 1 km uzaklıkta satılık alanın içine özel demiryolu bağlantısı girişi.
- Uluslararası çekicilik: Otomotiv lojistiği, imalat ve yeşil endüstri operatörlerinin ilgisi.

8 – SONUÇ

Trieste limanının operasyonel merkezinde bulunan "Ex Veneziani + Ex Manifattura Tabacchi" bölgesi, bugün tüm Kuzey Adriyatik'in en önemli endüstriyel ve lojistik gelişme fırsatlarından birini temsil etmektedir. Toplamda yaklaşık 95.000 m²'lik bir alana, elverişli bir kentsel yapıya ve 57.000 m²'ye kadar yeni üretim veya lojistik tesisleri inşa etme imkanına sahip olan site, 2030 yılına kadar 1 milyar avronun üzerinde kamu ve özel yatırımlarla desteklenen, hızla genişleyen bir liman ekosisteminin içinde yer almaktadır.

Tamamen yıkılmış, ıslah edilmiş ve inşaata hazır alanın mevcudiyeti, endüstriyel gayrimenkul işlemlerinde tipik olan başlıca teknik ve idari riskleri ortadan kaldırarak, geliştirme sürelerini önemli ölçüde kısaltmakta ve yatırımın finansal kesinliğini artırmaktadır. Konumu, Basitleştirilmiş Lojistik Bölgesi (ZLS) avantajları ve TEN-T koridorlarına doğrudan bağlantısı ile birleştiğinde, operasyonel verimliliği en üst düzeye çıkarmak ve lojistik maliyetlerini yapısal olarak azaltmak da mümkün olmaktadır.

Trieste bölgesindeki lojistik-endüstriyel gayrimenkul pazarı, konteyner trafiğinin genişlemesi, demiryolu intermodalitesinin önemli rolü ve nakliye, otomotiv, e-ticaret, enerji ve yeşil endüstri sektörlerinde uluslararası operatörlerin artan varlığı nedeniyle yüksek talep ve sığa yakın boşluk oranları ile karakterizedir.

Yatırım Önerisi:

Teknik özellikleri, stratejik konumu ve alanın tam değerinin göz önüne alınmasıyla, gayrimenkul kompleksinin toplam değeri 18.500.000 € olarak satın alınması önerilmektedir. Bu fiyata, alanın tamamen yıkılması, ıslahı ve "inşaata hazır" olarak teslimi dahildir.

Bu koşul, yatırımcının hızlı bir şekilde bir geliştirme projesi başlatmasına ve :

- Limanın vergi ve gümrük teşvikleri (satışa tabi alan için gümrük vergisi ve KDV'nin askıya alındığı "gümrük deposu" izinleri talep etme imkanı);
- ana konteyner, ro-ro ve enerji terminallerine yakınlık;
- Avrupa lojistik koridorlarına doğrudan bağlantı;
- yeni nesil lojistik ve endüstriyel varlıklara olan artan talep;
- yüksek düzeyde uzmanlaşmış altyapıların (otomatik lojistik, soğuk hava depoları, endüstriyel tesisler, yeşil üretim vb.) inşa edilebilme imkanı.

İnşaat yapılabilir liman alanlarının kıtlığı ve lojistik sistemler arasında artan rekabetin karakterize ettiği Avrupa pazarında, bu fırsat konum, boyut, kullanım esnekliği ve potansiyel yatırım getirisi açısından benzersiz bir kombinasyon sunmaktadır.

Yatırımcı için özet

- Toplam alan: ~95.000 m²
- İnşaat alanı: ~57.000 m²'ye kadar
- Rejim: Basitleştirilmiş Lojistik Bölgesi
- Teslimat durumu: tamamen yıkılmış ve temizlenmiş
- İstenen fiyat: 18.500.000 €
- Pazara sunum süresi: hemen
- Potansiyel kullanım: lojistik, endüstri, e-ticaret, yeşil endüstri, üretim tesisleri, ileri otomasyon, enerji merkezleri
- Getiri senaryosu: İtalyan lojistik sektörünün ortalamasının üzerinde (geliştirme türüne bağlı olarak yıllık %8–10)