

D 3.2.5: Studio sui bisogni territoriali del Land Carinzia

D.3.2.6: Relazione sull'influenza degli stakeholder in Carinzia e sul terminal intermodale di Fürnitz



INDICE

INDICE.....	2
A. ANALISI TERRITORIALE	3
A.1 DESCRIZIONE DELL'AREA DI PROGRAMMA CON FOCALIZZAZIONE SUI CENTRI PIÙ IMPORTANTI	3
A.2 TRASPORTO INTERMODALE DI MERCI: DOMANDA E OFFERTA.....	7
A.3 STRUMENTI PER LA PROMOZIONE DEL TRASPORTO INTERMODALE DI MERCI (POLITICA, PROVVEDIMENTI E PROGETTI).....	15
B. SCENARI FUTURI	20
B.1 PREVISIONI FUTURE SUL TERMINAL INTERMODALE DI FÜRNI TZ	20
B.2 SVILUPPO DI FÜRNI TZ – LCA-SÜD COME „DRY PORT“ PER I PORTI SUDEUROPEI	23
B.3 PREVISIONI FUTURE SUI TRASPORTI IN AUSTRIA	24
C. OPPORTUNITÀ DI COOPERAZIONE TRANSFRONTALIERA	30
C.1 BREVI CENNI STORICI SULLA COLLABORAZIONE TERRITORIALE COME GECT	30
C.2 ATTUALE STRUTTURA DI GOVERNANCE TRANSFRONTALIERA: COMPITI, RESPONSABILITÀ, PRINCIPALI SETTORI DI ATTIVITÀ.....	32
C.3 ESIGENZE TERRITORIALI TRANSFRONTALIERE DEL GECT LOCALE CON PARTICOLARE ATTENZIONE AL TRASPORTO DI MERCI MULTIMODALE.....	33
D. MAPPATURA E FEEDBACK DEGLI STAKEHOLDER	33
E. ANALISI SWOT	40
F. MATRICE TOWS	42
G. RISULTATI PRINCIPALI	43

A. Analisi territoriale

Il paragrafo A del seguente studio consiste nell'analisi territoriale e prende in esame le caratteristiche principali di ciascuna area di programma. L'analisi si costituisce di tre sottoparagrafi:

- **sottoparagrafo A.1** – Descrizione dell'area di programma con focalizzazione sui centri più importanti
- **sottoparagrafo A.2** – Trasporto intermodale di merci – Domanda e offerta
- **sottoparagrafo A.3** – Strumenti per la promozione del trasporto intermodale di merci < (politica, provvedimenti e progetti)

A.1 Descrizione dell'area di programma con focalizzazione sui centri più importanti

Oggetto dell'analisi territoriale è la Carinzia con le sue caratteristiche geografiche, demografiche ed economiche e, più specificatamente, il terminal Villaco-Fürnitz, sviluppatosi come centro industriale e logistico intermodale Logistik Center Austria Süd (LCA-Süd). Qui si trovano l'omonima società che lo gestisce (la LCA Logistik Center Austria Süd GmbH), 40 aziende, un terminal della ÖBB Infra e l'importante scalo ferroviario di smistamento Villach Süd. Il terminal Villaco-Fürnitz rappresenta la zona economica e industriale più grande nel territorio comunale.

La Carinzia – geografia e posizione

Con una superficie di 9.500 km² e una popolazione di 560.898 abitanti, la Carinzia è il Bundesland (stato federale) più a sud dell'Austria (Statistik Austria, 2018). Confina con i Bundesland Tirolo, Salisburgo e Stiria e a sud con l'Italia e la Slovenia. La regione è circondata dalle montagne: a nord dagli Alti Tauri e dalle Alpi della Gurktal, a sud dalle Alpi Carniche e dalle Caravanche e a est dal Saualpe e dal Koralpe. Con la sua posizione, la Carinzia è l'unico Bundesland austriaco ad essere completamente attraversato a sud dalla catena alpina. Klagenfurt, il capoluogo del Land, e Villaco sono le città tra le più grandi della regione.

I confini della Carinzia con altri Paesi si estendono per 280 km. Al centro, il restringimento della superficie a soli 44 km e le varie caratteristiche territoriali generano la divisione tra Alta e Bassa Carinzia, l'una montuosa, l'altra caratterizzata dal Klagenfurter Becken. In questo bacino, delimitato a nord dalle Alpi Centrali austriache e a sud dalle Caravanche, si trovano Klagenfurt, capoluogo del Land, e ad ovest il lago Wörthersee (Statistik Austria).

La Carinzia ospita numerose valli, tra cui le più grandi sono la Drautal, la Mölltal, la Gailtal, la Rosental, la Jauntal e la Lavanttal. Il fiume più importante della regione è il Drau. Le centrali idroelettriche dell'ex "Draukraft" producono il 12% dell'elettricità di tutta l'Austria.

Il 57,6% della superficie del Land (5490 km²) è rappresentato da boschi, di cui la metà costituiti da abeti rossi, il 15,6% (1500 km²) da vegetazione alpina e subalpina e il 19,4% da terreni ad uso agricolo, di cui il 9,1% sono campi coltivati e il 10,3% prati e pascoli. Lo 0,31% è costituito da biotopi umidi, il 5,13% (490 km²) da insediamenti e reti di trasporti, l'1,14% da superfici acquatiche, lo 0,54% da ghiacciai e lo 0,28% da impianti sciistici (Statistik Austria).

Popolazione e trend demografici

Gran parte della popolazione della Carinzia risiede nel Klagenfurter Becken, tra Villaco e Klagenfurt, ed è di lingua tedesca. A sud del Land (in particolare nei distretti Villach-Land, Klagenfurt-Land e Völkermarkt) vive una minoranza etnica riconosciuta di lingua slovena. Per anni si è discusso molto sui diritti della minoranza etnica (per esempio sulla segnaletica bilingue). Il numero di sloveni che vivono in Carinzia è incerto. Nel 1991 un censimento sulla lingua dei parrocchiani, condotto in parrocchie bilingue, ha rivelato una presenza di 50.000 appartenenti alla minoranza slovena. Nel censimento del 2001, invece, 13.255 nati in Austria hanno dichiarato lo sloveno come propria lingua: 11.119 l'hanno definita sloveno, mentre 535 hanno usato la parola tradizionale Windisch (Statistik Austria, Ranking der Bundesländer Österreichs nach ausgewählten Merkmalen, 2017).

Dei 268.200 occupati circa il 7,0% è nel settore dell'agricoltura e silvicoltura, il 26,6% nell'industria e nel commercio e il 66,4% nel settore terziario. Nel 2008 c'erano in Carinzia mediamente 209.291 lavoratori dipendenti, di cui il 47% donne. I settori più importanti erano la produzione di beni (37.062), amministrazione pubblica/enti assicurativi (33.650) e commercio/riparazione di veicoli (32.414), che costituivano il 49% degli occupati. In altri settori si contavano rispettivamente 17.059 occupati nell'edilizia, 16.168 nei servizi sanitari e sociali e 13.659 nelle strutture ricettive e nella ristorazione. Nel 2018 il tasso di disoccupazione era del 6,1% e, dopo Vienna, il più alto rispetto agli altri Bundesland austriaci (Statistik Austria, Ranking der Bundesländer Österreichs nach ausgewählten Merkmalen, 2017).

Economia locale e trend economici

Nel 2014 la Carinzia ha raggiunto un valore di 108 (UE-28:100 Austria:129) come standard di potere d'acquisto nel confronto del PIL dell'Unione europea. Nello stesso anno il PIL pro capite della regione ai prezzi di mercato ammontava a 117 nella media dell'UE (Carinzia 32.200 euro, EU-28: 27.500 euro) (Eurostat, 2018).

Confrontando gli occupati dei singoli settori economici della Carinzia con il resto dell'Austria, si evince che nella prima, settori quali agricoltura, silvicoltura, approvvigionamento energetico, edilizia, commercio, ristorazione e amministrazione pubblica hanno un ruolo più rilevante rispetto alla media dell'intero Paese. Di contro, settori quali trasporti, stoccaggio, informazione e comunicazione e servizi economici contano un numero di occupati inferiore alla media nazionale. Secondo dati dello scorso anno, nel 2015 la Carinzia ha esportato merci per un totale di 7,036 miliardi di euro e ha importato merci per un totale di 5,958 miliardi di euro, generando un'eccedenza commerciale di 2,078 miliardi di euro. Nonostante la recessione economica in Italia, uno degli importatori più significativi per la Carinzia, quest'ultima è riuscita ad aumentare le esportazioni considerevolmente rispetto agli anni precedenti (ca il 4,7%). Lo sviluppo positivo delle esportazioni negli ultimi anni è riconducibile all'aumento del volume delle importazioni da parte di Germania, Svizzera e Stati Uniti. Questi ultimi hanno superato l'Italia, diventando il secondo mercato più importante per la Carinzia. Anche le esportazioni verso Slovenia, Ungheria, Repubblica Ceca e Polonia hanno registrato un notevole aumento (Wirtschaftsbericht Kärnten 2015_16).

Fürnitz e il centro industriale logistico LCA-Süd

Situato a sud di Villaco, nel comune di Finkenstein, Fürnitz è rilevante in questa analisi territoriale in quanto rappresenta la zona industriale ed economica più grande del comune, dove hanno sede il centro logistico LCA

Süd e un terminal dell'ÖBB Infra. La zona presa in esame, attraversata dal fiume Gail, si estende per un totale di circa 160 ettari (Logistik Center Austria Süd) e può essere suddivisa in:

1. zona nord
2. zona sud (zona industriale di Fürnitz)

L'area più settentrionale dovrà essere sviluppata come zona nord, con il potenziale di un'altra infrastruttura logistica e di stoccaggio e di un'accademia logistica. Esiste una strategia di sviluppo, ma la pianificazione del progetto della zona nord è di competenza del comune di Villaco.

L'area più a sud invece, circondata dai binari che la dividono dal comune di Fürnitz, è utilizzata già dagli anni '50 come zona economica e industriale. Ad ovest dell'area, accanto a una stazione di smistamento, si trova un terminal per container. Nel paragrafo A.2, in merito all'offerta e le infrastrutture per il trasporto intermodale, si parlerà più approfonditamente del terminal della Terminal Service Austria, subappaltatore dell'ÖBB.

Oltre all'ÖBB e al suo terminal, si sono stanziate nell'area circa 40 aziende operanti nei seguenti settori:

- logistica e trasporti (circa il 50%)
- produzione e commercio
- servizi, come officine o un distributori di benzina
- dogana.

La tabella sottostante riporta le imprese della zona con il rispettivo settore di attività:

Azienda	Settore
Knauf Insulation GmbH	Vendita di materiali da costruzione, produzione
Firma Robert Meschnig	Pavimenti, sistemi oscuranti, costruzioni
Draudach Dachdeckerei & Spenglerei GmbH	Copritetti e lavori in stagno
Energie AG - Fürnitz	Smaltimento rifiuti
Kramer Nutzfahrzeug Service Center GmbH	Concessionario
Orma Trucks Trading GmbH	Concessionario
ETT Trans Trade Expeditions GmbH	Spedizione merci
Montan Expeditions GmbH	Spedizione merci
Nothegger Transport Logistik GmbH	Spedizione merci
Q Logistics	Spedizione merci
Katz & Klumpp GmbH	Produttore

Wertholz Österreich Holzhandels GmbH	Lavorazione del legno
Villas Austria GmbH	Industria
Dallmayr	Macchine del caffè
P.V.S. Fahrzeugtechnik GmbH	Riparazione e manutenzione veicoli
PH Point	Logistica e marketing
W3 Connect KG - Marketing & Kommunikation	Marketing e comunicazione
Nessmann Metall & Aluminumbau	Costruzioni in metallo
Trans Oil Mineralölhandels GmbH	Raffineria di petrolio
PAREX	Disinfestazione
Kult 34	Rottamazione e riciclaggio
Bass-Otto GmbH	Spedizioni
DB Schenker	Spedizioni
Drautrans Speditions- und Transport GmbH	Spedizioni
Ekol Logistic GmbH	Spedizioni
IBT-Transport GmbH	Spedizioni
Jöbstl Gesellschaft m.b.H.	Spedizioni
Josef Lex Int. Speditions- und Lagerhausgesellschaft	Spedizioni
Jost Trans	Spedizioni
KMR - Spedition GmbH	Spedizioni
Lagermax Internationale Spedition GmbH	Spedizioni
LHI Fürnitz	Spedizioni
Rail Cargo Logistics - Austria GmbH	Spedizioni
Timesped Graz Spedition GmbH	Spedizioni
Zenit Spedition	Spedizioni
ÖBB Infra	Terminal service
Textilflock Supanz Fürnitz	Stampe su tessuti
Quehenberger Express GmbH	Trasporti
GLS Austria GmbH	Corriere
Zollamt Klagenfurt Villach - Zollstelle BHF V-Süd	Dogana

La zona sud si estende per circa 120 ettari (Logistik Center Austria Süd). Al terminal Villaco-Fürnitz vengono preparate le merci per il trasporto combinato sia accompagnato che non („Villach Süd CCT“).



Fig. 1: Zona industriale (Logistik Center Austria Süd)

L'area intorno a Fürnitz risulta uno snodo intermodale ottimale in Austria anche grazie alle condizioni delle infrastrutture. Dei quattro corridoi della rete centrale che attraversano il Paese, due si incrociano a Fürnitz, rendendo la zona industriale di Villaco-Fürnitz un punto di snodo ideale.

Alla fine del 2013 sono stati emanati due nuovi decreti per la realizzazione nell'UE di infrastrutture di trasporto in regola con il mercato interno:

1. Rete transeuropea di trasporti (TEN-T)
2. Connecting Europe Facility (CEF)

Nella direttiva TEN-T vengono definite la rete globale e quella centrale con i suoi punti di snodo, mentre la CEF regola i corridoi della rete centrale.

La rete globale, composta dalle infrastrutture della rete transeuropea dei trasporti sia esistenti che previste dal programma, dovrà essere realizzata entro il 2050. Le parti della rete globale particolarmente strategiche per il raggiungimento dell'obiettivo della TEN-T vengono definite rete centrale. Quest'ultima dovrà essere completata entro il 2030 e creare, attraverso i punti di snodo, un collegamento tra gli Stati membri e le loro reti infrastrutturali di trasporto (BMVIT 2014, URL).

Quattro dei nove corridoi della rete centrale della TEN-T attraversano l'Austria e due Fürnitz (l'asse Baltico-Adriatico e l'asse dei Tauri).

A.2 Trasporto intermodale di merci: domanda e offerta

I numeri attuali sul trasporto di merci transalpino vengono presentati nell'ambito del progetto AlpInnoCT (Alpine Innovation for Combined Transport), condotto anche dai partner del progetto Smartlogi. I dati, quindi, non verranno di nuovo presentati in questo report.

In Austria ci sono 14 terminal nell'ambito del trasporto combinato non accompagnato (TCNA), utilizzati sia

da imprese private che dall'ÖBB, che offrono diversi servizi a seconda della posizione e dell'attrezzatura (BMVIT, Online).

Nella seguente mappa dell'Austria sono rappresentati i 14 terminal, con la distinzione tra bimodali (strada, rotaia) e trimodali (strada, rotaia, acqua). Si nota come l'unico terminal della Carinzia sia il terminal Villaco-Fürnitz.

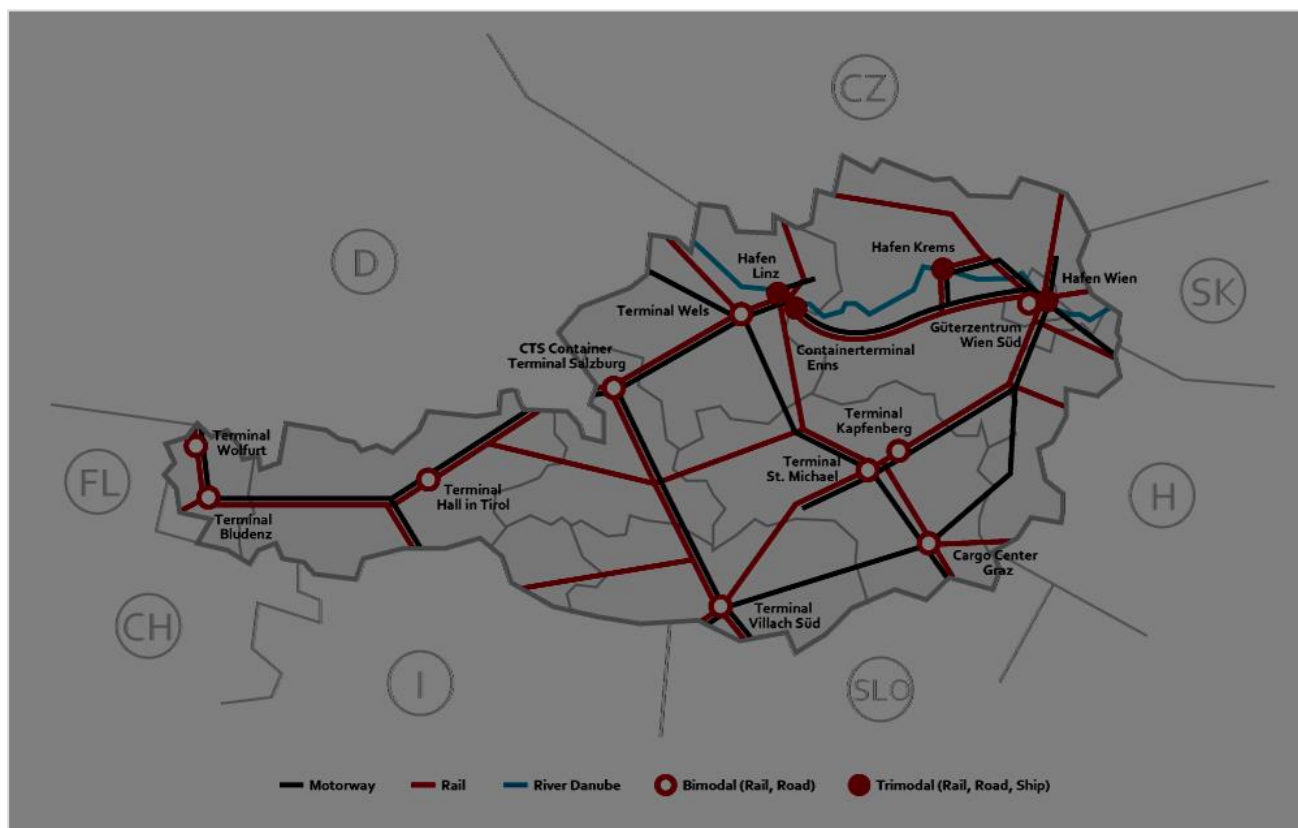


Fig. 2: Terminal TCNA in Austria (BMVIT, Online)

Nella classificazione del BMVIT (Ministero federale austriaco dei trasporti, dell'innovazione e della tecnologia) riportata nella pagina seguente, vengono analizzati nel dettaglio i servizi dei vari terminal.

Hubs in Austria

	Basic Information				Transport Modes			Rail, Road and Water					Services and Transshipment						
	Opened in [year]	Total area [in 1000 m ²]	Container storage yard [TEU]	Max. total transshipment volume [TEU/day]	Road	Rail	Water	Number of loading tracks	Maximum of trains treated in parallel	Maximum train length [m]	Maximum length of loading tracks [m]	Number of berths	Container dispatch/ Container services	General cargo	Bulk cargo	Heavy lift	Rolling motorway	RoRo-Services	Dangerous goods
CCG Cargo Center Graz	2003	500	3700	900	✓	✓	✗	4	4	700	780	-	✓	✓	✗	✓	✓	✓	✓
Containerterminal Enns	1994	3 500	4 545	•	✓	✓	✓	4	4	750	750	8	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓
Containerterminal Wien Nord-West	1982	19	1 100	•	✓	✓	✗	3	2	550	350	-	✓	✓	✗	•	✗	✓	✓
CTS Container Terminal Salzburg	1980	95	4 000	850	✓	✓	✗	11	3	630	530	-	✓	✓	✗	✓	✗	✗	✓
Port of Krems	1939	530	10 000	440	✓	✓	✓	11	11	680	•	14	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✓
Linz-Stadthafen CCT	1979	1 100	5 000	1 200	✓	✓	✓	4	2	630	800	35	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✓
Port of Vienna	1979	3 500	7 000	2 000	✓	✓	✓	8	8	650	650	1	✓	✓	✗	✓	✗	✓	✓
Terminal Bludenz	1981	11	•	•	✓	✓	✗	2	1	160	120	-	✓	✗	✗	•	✗	✗	✗
Terminal Hall in Tirol	1996	30	150	200	✓	✓	✗	3	1	600	150	-	✓	✓	✗	✓	✗	✗	✓
Montan Terminal Kapfenberg	2007	60	1 800	300	✓	✓	✗	2	2	330	1 050	-	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✗
Terminal St. Michael	1992	10	800	•	✓	✓	✗	2	1	550	360	-	✓	✗	✗	•	✗	✗	✓
Terminal Villach Süd	1984	70	1 000	•	✓	✓	✗	4	2	600	350	-	✓	✓	✗	•	✓	✗	✓
Terminal Wels	1985	120	1 700	•	✓	✓	✗	10	10	580	630	-	✓	✓	✗	•	✓	✗	✗
Terminal Wolfurt	1983	54	1 400	•	✓	✓	✗	6	2	550	250	-	✓	✓	✗	•	✗	✗	✓

•) not specified, -) not applicable

Last updated: January 2015



Austrian Ministry for Transport, Innovation and Technology

Fig. 3: Descrizione dei terminal del BMVIT (BMVIT, Online), ultimo aggiornamento gennaio 2015

Secondo un'analisi della „Suivi de Zurich – Working Group“, le seguenti compagnie ferroviarie operano nel trasporto combinato in, verso, da e attraverso l'Austria:

- Cargo Service GmbH
- Ecco Rail GmbH
- LTE Logistik und Transport
- MEV Independent Railway Services GmbH
- Raaberbahn Cargo GmbH
- Rail Cargo Austria AG
- Rail Professionals Stütz GmbH (Vienna)
- RTS Rail Transport Service GmbH
- SLB Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation – Salzburger Lokalbahn
- Safety4you Baustellenlogistik GmbH
- STB-Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH
- TX Logistik Austria GmbH
- Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH

Con servizi quali trasbordo, deposito di container vuoti e riparazione di container, il terminal di Fűrnitz, a sud di Villaco, costituisce il cuore del centro logistico Logistik Center Austria Süd. L'ÖBB-Infrastruktur AG si impegna in qualità di gestore neutrale del terminal a garantire una disposizione ottimale delle unità di trasporto intermodale (UTI) e la coordinazione tra caricatori, spedizionieri, operatori e imprese ferroviarie. A partire dagli anni della crisi economica l'utilizzo del terminal è fortemente diminuito. Attualmente il tasso di utilizzazione degli impianti si aggira intorno al 40% e dovrà aumentare notevolmente con lo sviluppo della zona attraverso potenziali misure previste sull'investimento nelle infrastrutture, sulla cooperazione e sull'insediamento delle aziende.

La lista seguente elenca i servizi offerti dal terminal di Fűrnitz:

- trasbordo di unità di trasporto intermodali con gru a portale o attrezzature per la movimentazione
- trasferimento dei treni da e verso il terminal
- magazzino/deposito intermedio delle UTI
- riduzione dei tempi grazie a moderni software IT, tra cui il D-GPS
- trasbordo innovativo dei semirimorchi (Innovativer Sattelaufliieger Umschlag – ISU) per semirimorchi non trasportabili con gru (TSA, OEBB Infra, 2018)

Su richiesta il Terminal Service Austria (TSA) offre alcuni servizi aggiuntivi come:

- deposito di container vuoti
- riparazione di container
- attenta constatazione danni delle UTI (controllo in ingresso)
- raffreddamento e riscaldamento dei container
- gestione dei flussi nei raccordi ferroviari
- servizi di agenzia per operatori e IF
- pesatura SOLAS
- controllo CSC (TSA, OEGB Infra, 2018)

Collegamenti stradali e ferroviari

La B83 e la B85 collegano Fürnitz alla rete stradale regionale, mentre le autostrade A10 (Tauernautobahn) e A2 (Südautobahn) collegano l'area Villaco-Fürnitz a livello interregionale e internazionale: la prima garantisce un collegamento diretto all'autostrada A11 (Karawankenautobahn), la seconda i collegamenti Klagenfurt – Graz – Vienna nonché per Trieste e Milano, passando per Udine.

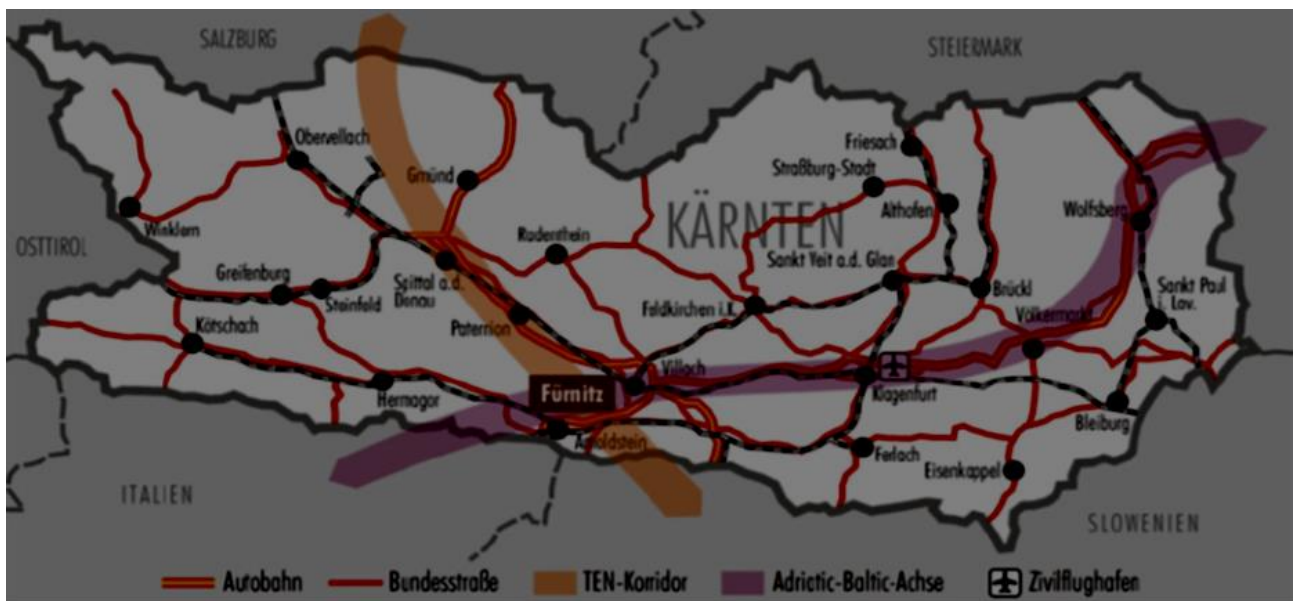


Fig. 4: Rete ferroviaria (LOB iC GesmbH, 2009)

La Tauernautobahn A10 offre un collegamento diretto per Monaco di Baviera passando per Salisburgo e si congiunge alla rete stradale slovena, offrendo quindi un collegamento per Lubiana e Zagabria. Nel complesso ci sono collegamenti nelle quattro direzioni principali:

- Klagenfurt – Graz – Vienna (Austria)
- Salisburgo – Monaco di Baviera (Austria – Germania)

- Udine – Trieste / Mestre – Milano (Italia)
- Lubiana – Zagabria (Slovenia)

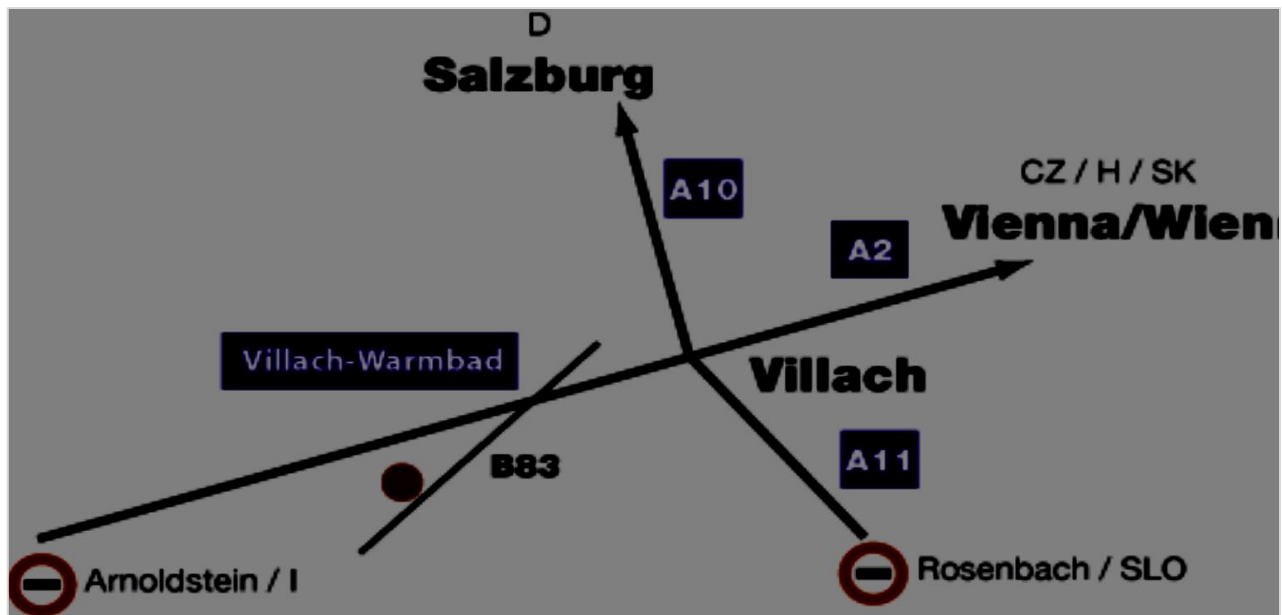


Fig. 5: Villacco come punto di snodo

A livello ferroviario l'area Villacco-Fürnitz rappresenta un punto di snodo importante sia nazionale che internazionale ed è rilevante nella rete di trasporti austriaca in quanto rappresenta il punto d'incontro tra l'asse dei Tauri, l'asse Südbahn e l'asse Pontebbana. Lungo circa 81 km, l'asse dei Tauri costituisce insieme all'asse del Brennero il collegamento austriaco transalpino più importante. Congiunge rispettivamente Salisburgo e Wörgl a Rosenbach, passando per Schwarzach, Spittal an der Drau e Villacco ed è collegato alle infrastrutture slovene, attraverso il tunnel Karawanken a due binari.

L'asse Südbahn (asse Nord-Süd) congiunge la ferrovia nord (Repubblica Ceca) all'Italia, passando per Vienna. Importanti punti di snodo lungo l'asse sono Bruck an der Mur, il passo di Neumarkt, Villacco-Fürnitz, il valico Thörl e Arnoldstein. I principali progetti di costruzione lungo questo asse sono la galleria di base a Semmering e la ferrovia di Koralm.

Villacco-Fürnitz costituisce un importante punto di snodo, in quanto qui si intersecano due assi di trasporto transnazionali: il „corridoio X“ (asse dei Tauri) e il „corridoio Baltico-Adriatico PP23“ (asse di Südbahn). Attraverso il primo si crea un collegamento tra l'Austria (Salisburgo) e la Grecia (Salonicco) che attraversa i seguenti punti di snodo:

- Salisburgo (Austria)
- Villacco (Austria)
- Lubiana (Slovenia)
- Zagabria (Croazia)

- Belgrado (Serbia)
- Nis (Serbia)
- Skopje (Macedonia)
- Veles (Macedonia)
- Salonicco (Grecia)

Il corridoio Baltico-Adriatico collega Polonia e Italia, attraversando i punti di snodo:

- Danzica (Polonia)
- Varsavia (Polonia)
- Katowice (Polonia)
- Brno (Repubblica Ceca)
- Vienna (Austria)
- Graz (Austria)
- Villacco (Austria)
- Venezia (Italia)
- Bologna (Italia)

Collegamenti del terminal

Nel collegamento tra Italia e Polonia attraverso l'asse Baltico-Adriatico, il terminal di Villacco – Fūrnitz è collegato anche ai porti del Mediterraneo con shuttle regolari 4-6 volte a settimana per i porti NASA. I porti di Trieste e di Capodistria costituiscono quindi punti di rilievo per il trasporto d'oltremare.

Quello di Capodistria è tra i porti più significativi per l'economia estera austriaca e quello con la crescita più rapida tra i porti dell'Adriatico. Situato a nord dell'Adriatico, il porto di Capodistria congiunge l'Europa centrale e orientale con il Mediterraneo e, attraverso lo stretto di Gibilterra e il canale di Suez con l'America e l'Estremo Oriente (Rail Cargo Group, 2017). Nel 2016 nel porto di Capodistria sono state trasbordate circa 22 milioni di tonnellate, di merci mentre nel 2014 circa 19 milioni di tonnellate (Luka Koper, 2015).

Considerando il trasbordo di merci, il porto franco di Trieste, assieme a quello di Capodistria, rappresenta il porto commerciale più importante per l'Austria (WKO, 2018). Nel 2016 sono state trasbordate 59 milioni di tonnellate di merci, il 3,6% in più rispetto al 2015 (Industrie Magazin, 2017).

La posizione vantaggiosa a nord dell'Adriatico fa sì che si creino, attraverso entrambi i porti, due collegamenti importanti: Europa centrale e orientale con i Paesi del Mediterraneo e, tramite il canale di Suez, con il Vicino ed Estremo Oriente. Lavori di ampliamento sono in programma in entrambi i porti per garantire una maggiore capacità di trasbordo.

A.3 Strumenti per la promozione del trasporto intermodale di merci (politica, provvedimenti e progetti)

Nel **programma di governo 2018-2023 del Land Carinzia** la logistica viene affrontata per la prima volta come tema a sé stante. Si afferma:

„Grazie alla sua posizione geografica, la Carinzia ha i requisiti migliori non solo per affermarsi nella zona dell'Alpe-Adria come fulcro logistico, ma anche per svilupparsi come centro di eccellenza della logistica nel settore dell'istruzione, ricerca e sviluppo. Questo vale anche per quanto riguarda i flussi commerciali con l'Asia orientale e il sud-est asiatico. Attraverso l'impegno in progetti quali „One Belt, One Road“ e cooperazioni con i porti del Mediterraneo sulla “nuova via della seta”, anche detta “21st Century Maritime Silk Road”, si andrà a creare un collegamento con la zona marittima della via della seta, di cui la Carinzia farà parte.

(...)

I centri logistici LCA Süd, IGP Jauntal e Klagenfurt/Maria Saal verranno implementati per garantire un collegamento ottimale tra la Carinzia e l'asse Baltico-Adriatico.

Tra i piani del governo nell'ambito della logistica vengono menzionati i seguenti:

- manutenzione e costruzione delle infrastrutture presso ferrovie, strade e aeroporto
- collegamento della Carinzia alla nuova via della seta e azioni preparatorie per il corridoio Alpine-Western-Balkan
- creazione di un Logistics competence center (LCC) quale centro di eccellenza leva per la logistica e lo sviluppo di strategie
- rivalutazione della regione attraverso l'ampliamento dei centri per il trasporto merci: la stazione di smistamento di Fürtitz come centro di trasporto intermodale e fulcro logistico, la stazione di carico di Kühnsdorf e il punto di carico per Rundholz
- collegamento tra PMI e istituzioni attive nella logistica e sviluppo della Carinzia come hub internazionale nell'entroterra con servizi logistici a valore aggiunto

Per realizzare questi progetti, verranno stabiliti nel „**Mobilitäts Masterplan Kärnten 2035**“, il piano di mobilità per la Carinzia del 2035, obiettivi e misure, tra cui:

- aumento del 40% del trasporto su rotaia sull'asse dei Tauri
- aumento almeno del 33% del trasporto su rotaia sull'asse Baltico-Adriatico
- riduzione nei trasporti delle emissioni assolute (PM10, NOx, gas serra)

Riguardo le misure a sostegno degli obiettivi menzionati, il piano di mobilità per la Carinzia del 2035 riporta:

„Nel complesso si tratta della diminuzione e ottimizzazione degli scambi commerciali su strada attraverso la coordinazione, l'aumento dell'efficienza e lo spostamento su rotaia. Il riferimento è rivolto alle vie di trasporto sovraregionali, ma significa anche trovare particolari soluzioni per città, regioni/valli e turismo. Tutto ciò sfruttando i vantaggi derivanti dall'uso di tecnologie moderne e digitalizzazione.”

Sono previste le seguenti azioni concrete:

- collegamento/ottimizzazione della logistica urbana – City logistics
- determinazione di zone da rifornire con veicoli dotati di sistemi di propulsione alternativi
- incentivi per veicoli elettrici nel traffico merci urbano (per esempio: la cargo bike)
- limitazione spazio-temporale della consegna nei centri in collaborazione con comuni e imprese
- determinazione di centri di distribuzione regionali
- introduzione di postazioni di confezionamento centrali
- creazione di una piattaforma d'informazione per la gestione delle consegne e della logistica

L'obiettivo a livello europeo è quello di spostare su rotaia il traffico di oltre 300 km di rete stradale. Entro il 2030 il 30% del trasporto su strada dovrà essere attuato con mezzi meno inquinanti, percentuale che arriverà al 50% entro il 2050. Attualmente circa un milione di autocarri all'anno (dato in crescita) inquina la strada dei Tauri. Per questo motivo si dovrà pensare, come per il Brennero, a “strategy push” per lo spostamento del traffico pesante: ad esempio pedaggio più alto per l'attraversamento delle Alpi o per viaggiare di notte, poiché le immissioni sonore e di inquinanti sono particolarmente dannose nelle ore notturne. Inoltre, c'è da considerare una severa osservanza dei tempi di guida e di riposo, dei pesi massimi autorizzati e della velocità massima consentita. In questo, la crescente digitalizzazione offre, attraverso controlli tecnici e computerizzati, numerose possibilità per aumentare la sicurezza stradale e raggiungere gli obiettivi. Il futuro appartiene tuttavia al trasporto combinato non accompagnato (TCNA) che sfrutta in modo ottimale i punti di forza di diversi mezzi di trasporto e favorisce una circolazione delle merci efficiente e a basso impatto ambientale. Per questi motivi il TCNA deve essere incentivato, creando le giuste condizioni.

Nel programma sono previste le seguenti azioni:

- incremento della catena di trasporti intermodale attraverso la creazione di offerte adeguate
- incremento delle offerte per il trasporto combinato con la creazione dell'interporto di Villacco-Fürnitz
- intensificazione dei controlli del trasporto su strada (velocità, peso, larghezza, lunghezza, controlli tecnici, osservanza dei tempi di guida e di riposo)
- divisione equa dei costi

Con la costruzione della ferrovia Koralm, sarà molto più facile raggiungere la Carinzia a livello internazionale. Grazie ai buoni collegamenti della rete stradale di alto livello, la Carinzia si avvicinerà, anche per quanto riguarda il trasporto ferroviario, all'agglomerato di Vienna e ai centri dell'Europa centrale e orientale, portando

vantaggi alla popolazione e all'economia del Land. Per sfruttare al meglio questi vantaggi c'è bisogno di nuovi provvedimenti. Inoltre, si garantirà la gestione sostenibile dell'aeroporto di Klagenfurt.

Il programma prevede le seguenti misure:

- completamento entro il 2023 della ferrovia Koralm come parte dell'asse Baltico-Adriatico
- costruzione delle infrastrutture ferroviarie nella zona centrale della Carinzia e del corridoio del Wörthersee nonché risoluzione della problematica del nodo di Klagenfurt e Villacco
- riconoscimento del corridoio Alpine-Western Balkan come corridoio centrale TEN-T
- sviluppo di Villacco-Fürnitz come centro logistico di eccellenza della regione (prima noto come ALPLOG, oggi LCA-Süd – Logistik Center Austria Süd)
- gestione sostenibile dell'aeroporto di Klagenfurt

Lo sviluppo e la rivalutazione dell'area logistica costituiscono la sfida più importante per la Carinzia. Centri logistici efficienti sono il motore dello sviluppo economico e rappresentano inoltre uno dei requisiti fondamentali affinché il trasferimento su rotaia di gran parte del traffico merci avvenga con successo. Un centro logistico della Carinzia potrebbe essere costituito da quattro zone coordinate tra loro, in cui vengono offerti infrastrutture e servizi logistici e in cui si sviluppano aree d'attività con centri non concorrenziali, bensì complementari. Con pochi centri logistici è possibile aggregare la domanda e gestirli economicamente. Le possibili aree oltre a Villacco/ Fürnitz potrebbero essere per esempio quella di Lavanttal/Völkermarkt (Kühnsdorf), di Klagenfurt e di Spittal an der Drau.

Il programma prevede le seguenti misure:

- creazione del centro logistico internazionale Villacco-Fürnitz
- elaborazione in altre zone di centri logistici con infrastrutture
- cooperazione con i porti a Nord dell'Adriatico
- sfruttamento delle alleanze strategiche con Paesi/regioni lungo l'asse Adriatico-Baltico
- istituzione di un coordinatore logistico in stretta collaborazione con l'economia

Il trasporto di merci su strada produce notevole inquinamento e compromette la sicurezza stradale nelle traverse interne della rete stradale del Land. Si punta perciò a un collegamento stradale del traffico di autocarri extraregionale su una rete di più alto livello. Considerando la “fuga dal pedaggio” su questa rete, sono necessari, nei comuni e nelle città, restrizioni e divieti di circolazione per gli autocarri, sia per i mezzi pesanti (> 7,5 tonnellate) sia per i restanti scambi commerciali (> 3,5 tonnellate). Tuttavia, i divieti di circolazione per gli autocarri sono da applicare con cautela. Spesso sono difficilmente applicabili a livello giuridico, le deroghe non sono chiare da definire e quindi i controlli risultano complicati. Possono costituire un problema anche le lunghe deviazioni degli autocarri che rendono discutibile il divieto di circolazione ai fini della tutela ambientale.

Il programma prevede le seguenti misure:

- elaborazione di criteri e di una direttiva per valutare oggettivamente la necessità di un divieto di circolazione per gli autocarri
- controllo delle zone esenti dal divieto di circolazione per gli autocarri in merito ai suddetti criteri
- stretto coordinamento tra pianificazione territoriale e viabilità con un piano regolatore che eviti il divieto di circolazione per gli autocarri
- stretto coordinamento tra le parti interessate con l'approvazione del divieto di circolazione per i mezzi pesanti.”

(Questa pianificazione delle misure è tratta dal piano di mobilità)

Nel piano di mobilità generale per l'Austria (**Gesamtverkehrsplan für Österreich**), su cui la Carinzia orienta sia il programma di governo che il piano di mobilità del 2035, sono stabiliti obiettivi e strategie per le politiche di trasporto in Austria. Per raggiungere tali obiettivi e concretizzare il piano di mobilità generale nell'ambito del trasporto di merci e della logistica, è stata disposta una commissione di lavoro („logistica“) che, collaborando con gli stakeholder coinvolti provenienti dai rami economia, ricerca e settore pubblico, gradualmente mette in pratica le azioni. La relazione delle attività del 2017/2018 contiene una lista con i provvedimenti completi e il loro stato di realizzazione **(per maggiori informazioni consultare la relazione delle attività pag. 28-30)**.

Il Land Carinzia non offre nessun sostegno specifico al trasporto combinato, in quanto è solo lo stato a offrire sostegno ed incentivi. Il programma per l'innovazione del trasporto combinato di merci („Innovationsprogramm Kombiniertes Güterverkehr“), in vigore fino al 31.12.2020, contiene le azioni fondamentali per il sostegno finanziario del trasporto combinato in Austria e mira ad incentivare gli investimenti in impianti, sistemi e attrezzature mobili necessari al trasporto e al trasbordo di merci nel trasporto combinato strada-ferrovia-nave. C'è inoltre la possibilità al sostegno di raccordi ferroviari e terminal. Il ministero federale austriaco dei trasporti, dell'innovazione e della tecnologia scrive:

“Riguardo il rilancio dei sostegni alle infrastrutture di raccordi ferroviari e terminal in Austria, il ministero federale dei trasporti, dell'innovazione e della tecnologia ha deciso di riassumere gli strumenti finora utilizzati in una direttiva, approvata a settembre 2017 dalla Commissione dell'Unione Europea (UE), che comprenda il periodo dal 1 gennaio 2018 al 31 dicembre 2022.

Il ministero concede, ai sensi della direttiva e in base ai mezzi disponibili, sostegni per la costruzione e l'ampliamento di impianti di raccordi ferroviari e di strutture per il trasbordo nel trasporto intermodale (terrestre/marittimo) per migliorare l'accesso ai sistemi ferroviario e marittimo.

Il supporto per gli impianti dei terminal si svolge in forma di contributi rateali annuali sui costi di investimento ammissibili. In base al bilancio disponibile, il contributo può ammontare massimo al 50% con una durata operativa di minimo 11 anni, al 30% con una durata operativa di minimo 7 anni e al 20% con una durata operativa di minimo 5 anni.”

Inoltre, dallo stato vengono adottati provvedimenti fiscali (diminuzione delle imposte sui veicoli), creati quadri

normativi sul sostegno del trasporto combinato (ad esempio: liberalizzazioni, deroghe sul divieto temporaneo di circolazione all'inizio e alla fine del processo di trasporto) e modificate misure infrastrutturali.

Finora in Carinzia non ci sono progetti specifici sul trasporto combinato.

B. Scenari futuri

B.1 Previsioni future sul terminal intermodale di F rnitz

Come gi  inizialmente indicato, il terminal intermodale Villacco-F rnitz   di grande importanza per il progetto Smartlogi. In uno studio del 2016 dell' BB Infra,   stata condotta nella zona un'analisi delle riserve e sulla base di questi dati   stata fatta una previsione della domanda.

L'immagine seguente mostra i dati rilevanti per le riserve in unit  UTI (Unit  di Trasporto intermodale – container, cassa mobile) o semirimorchi/veicoli adatti al trasporto intermodale. Fonte: Glossar für die Verkehrsstatistik, Eurostat, ECMT, UN/ECE, seconda edizione).

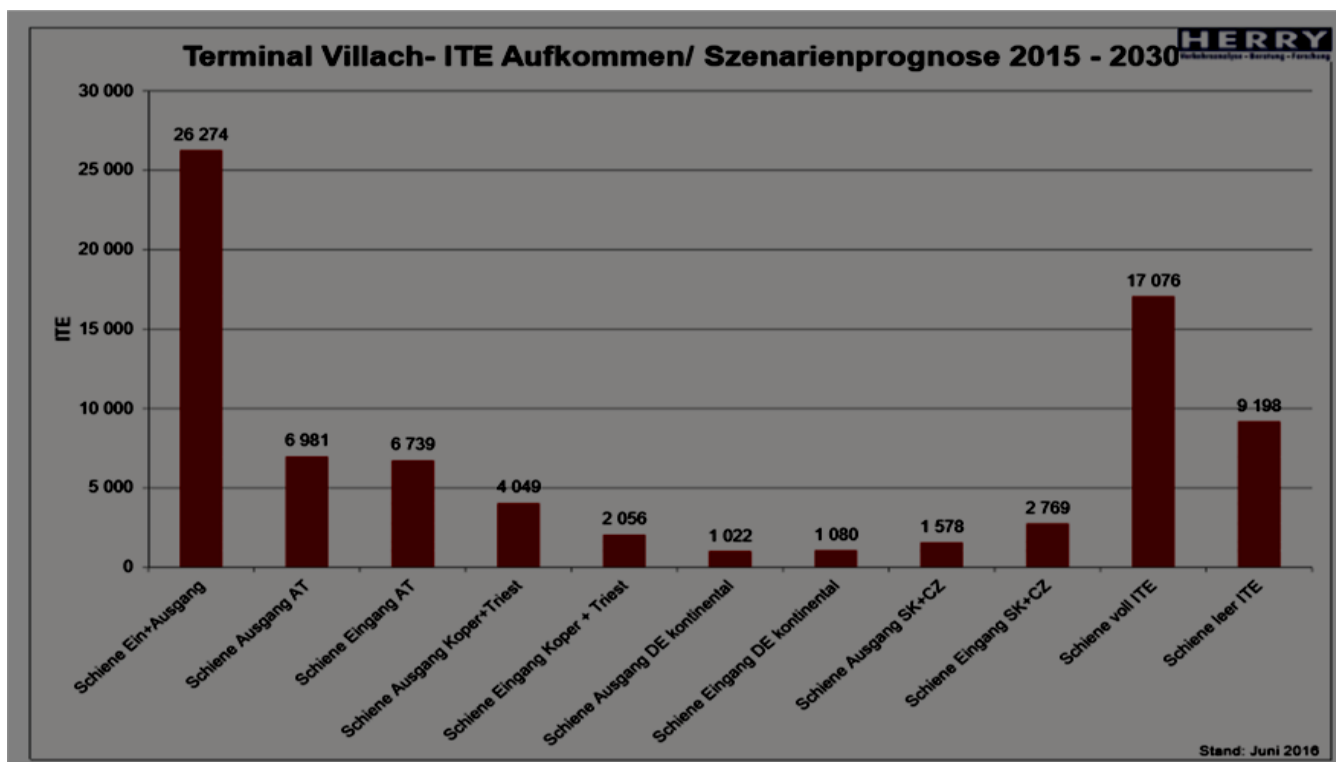


Fig. 6: Costituzione UTI Villaco 2015 (Herry- Verkehrsanalyse, Beratung, Forschung (2016))

Su questa base vengono calcolati 3 scenari di domanda per Villacco-F rnitz (min, medio, max), illustrati nei grafici seguenti.

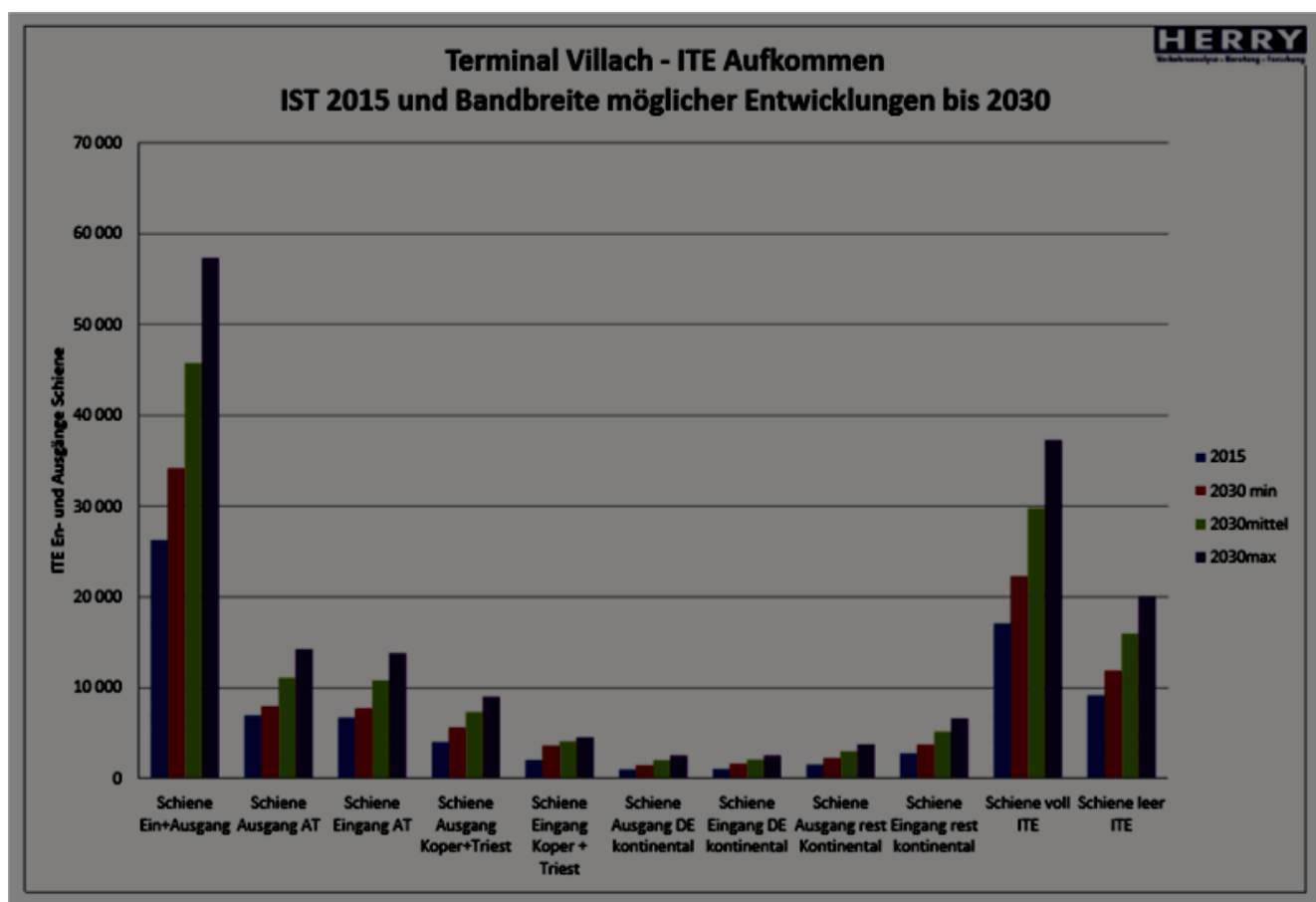


Fig. 7: previsioni di domanda min, medio, max a Fűrnitz entro il 2030 (Herry- Verkehrsanalyse, Beratung, Forschung (2016)

La seguente immagine illustra le cifre concrete e i tassi di incremento annui.

Terminal Villach ITE Aufkommen IST 2015 und Bandbreite möglicher Entwicklungen bis 2030										
	ITE Aufkommen				Steigerung 2015 - 2030			Steigerung durchschnittlich p.a.		
	2015	2030 min	2030mittel	2030max	2030 min	2030mittel	2030max	2030 min	2030mittel	2030max
Schiene Gesamt	26.274	34.176	45.752	57.328	30%	74%	118%	1,8%	3,8%	5,3%
Schiene Ausgang	13.630	17.384	23.529	29.674	28%	73%	118%	1,6%	3,7%	5,3%
Schiene Eingang	12.644	16.792	22.223	27.654	33%	76%	119%	1,9%	3,8%	5,4%
Schiene Ausgang AT	6.981	7.992	11.133	14.273	14%	59%	104%	0,9%	3,2%	4,9%
Schiene Eingang AT	6.739	7.768	10.806	13.844	15%	60%	105%	1,0%	3,2%	4,9%
Schiene Ausgang Koper+Triest	4.049	5.626	7.333	9.039	39%	81%	123%	2,2%	4,0%	5,5%
Schiene Eingang Koper + Triest	2.056	3.642	4.116	4.590	77%	100%	123%	3,9%	4,7%	5,5%
Schiene Ausgang DE kontinental	1.022	1.481	2.034	2.586	45%	99%	153%	2,5%	4,7%	6,4%
Schiene Eingang DE kontinental	1.080	1.638	2.112	2.585	52%	96%	139%	2,8%	4,6%	6,0%
Schiene Ausgang SK+CZ	1.578	2.285	3.030	3.775	45%	92%	139%	2,5%	4,4%	6,0%
Schiene Eingang SK+CZ	2.769	3.744	5.190	6.636	35%	87%	140%	2,0%	4,3%	6,0%

Fig. 8: Previsione di domanda, cifre concrete, tassi di incremento annui

Secondo le indicazioni del Terminal Service Austria, a Fűrnitz non viene offerto il trasporto combinato accompagnato (TCA = ACT = RoLa), bensì solo quello non accompagnato (TCNA - UCT).

La Rail Cargo Austria offre il trasporto convenzionale (gestendone a Fűrnitz la maggior parte) e quello non accompagnato.

B.2 Lo sviluppo di Fűrnitz – LCA-Süd come “Dry Port” per i porti sudeuropei

Grazie alla posizione vantaggiosa della zona, Fűrnitz si presenta come interporto (Dry Port) per i porti sudeuropei, ossia i porti situati sull'Adriatico come quello di Trieste, Venezia, Capodistria o Il Pireo. Attraverso Fűrnitz possono essere raggiunte sempre più zone dell'entroterra, in cui si prevede una crescita del traffico che va di pari passo con quella globale.

In particolare, si può menzionare il progetto cinese “One Belt One Road” lungo la „nuova via della seta“, cui partecipano diverse società di sviluppo cinesi e altri stakeholder. Questo significa che attualmente e nei prossimi anni aumenteranno gli investimenti nelle infrastrutture che permettono alla Cina collegamenti marittimi con il continente europeo. Nel 2016 l'impresa statale cinese “Cosco Shipping Group” ha partecipato con il 67% al porto de Il Pireo ad Atene.

I gestori di porti marittimi sono sempre più interessati a controllare e regolare i flussi di traffico da e verso i porti, in particolare dei centri di distribuzione e degli snodi logistici dell'entroterra. Spesso la capacità dei porti non è più sufficiente a poter gestire il crescente traffico di merci direttamente nella zona portuale. Un ruolo decisivo è svolto dai ritardi e da fattori ambientali. Gli interporti, o hub interni, possono regolare i flussi di traffico adattandoli ai limiti di capacità dei porti. I dry port possono essere considerati come ampliamenti dei porti marittimi che, gestendo una parte delle merci nell'entroterra, permettono di far fronte ai limiti di capacità di quest'ultimi.

Gli interporti costituiscono non solo un'interfaccia fisica tra i vari mezzi e modalità utilizzati nella catena di trasporto, ma soddisfano anche un'ampia gamma di servizi a valore aggiunto nell'intera catena di distribuzione. Per garantire un'elevata efficienza all'interno di una rete logistica e poter integrarvi al meglio l'hub, sono significative le caratteristiche geografiche. Fűrnitz rappresenta per il porto di Trieste un “Mid-range Dry-Port” (distanza di 100-500 km).

Per aumentare l'efficienza del trasporto merci, nei dry port è decisiva la vicinanza alle infrastrutture ferroviarie e stradali. Per il porto de Il Pireo, Fűrnitz rappresenta un „Distant Dry-Port“ (distanza oltre 500 km) che, qualora trasferisse, come raccomandato, il traffico merci dalla strada alla ferrovia, ridurrebbe l'impatto ambientale delle attività di trasporto dal porto verso l'entroterra.

Da un punto di vista macroeconomico, inoltre, il trasferimento modale a favore della ferrovia riduce notevolmente i costi. Infine, tra i porti marittimi e gli interporti è ottimale e necessario un collegamento diretto con trasporti shuttle regolari per rifornire i primi, secondo tempi stabiliti, di merce da spedire e per portare la merce arrivata dal porto all'interporto (Winkler und Seebacher, 2010).

B.3 Previsioni future sui trasporti in Austria

La “Verkehrsprognose Österreich 2025+” (VPÖ 2025+) è un documento redatto nel 2003 dal Ministero federale austriaco dei trasporti, dell'innovazione e della tecnologia, da ASFINAG e SCHIG mbH (società di infrastrutture stradali) e da ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG (società di infrastrutture ferroviarie). Esso contiene una valutazione sugli sviluppi futuri della domanda di servizi di trasporto. Dalle previsioni risultano le seguenti variabili e ipotesi:

Einflussgröße	Annahmen
Bevölkerung	geringfügiges Anwachsen der österreichischen Bevölkerung, Änderungen der Altersstruktur; z. T. Bevölkerungsrückgänge im Ausland
Wirtschaft	Wirtschaftswachstum in Österreich: +2 % p. a.; im Ausland: Differenzierung je Land
Infrastruktur	Ausbauten im In- und Ausland bis 2025 gemäß Planungsstand 2007 (Maßnahmen des Bundesstraßengesetzes bei der Straße, im Bahnbereich Rahmenplan 2009/2014 sowie darüber hinausgehende Maßnahmen gemäß Zielnetz)
Verkehrspolitische Rahmenbedingungen	Szenario 1: keine wesentlichen Änderungen der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen (keine Anlastung externer Kosten, Pkw-Maut, etc.), Kfz-Benutzung wird real nicht teurer Szenario 2: Zunahme bei den Nutzerkosten auf der Straße (Pkw +30 %, Lkw +70 %) verdichtetes Angebot im ÖV, Änderungen in der Flächennutzung

Fig. 9: Ipotesi VPÖ 2025+ (VPÖ 2025+)

A causa della crisi economico-finanziaria del 2008, è stato necessario adattare i valori del modello, generando per il trasporto merci i seguenti scenari:

Risultati per il trasporto stradale:

Verkehrsleistung Straßengüterverkehr [Mrd. tkm/Jahr]					
Jahr	Binnenverkehr	Quellverkehr	Zielverkehr	Transitverkehr	Summe
2005	15.6	5.2	5.4	9.8	36
2009	15.0		9.3	12.1	36.4

SZENARIO 1					
2015 red	17	5	5	17	44
2025 red	18	6	6	21	51
Prognosewert	20.0	7.2	7.4	21.3	56.0
wird erreicht	2035	2044	2040	2025	2031

SZENARIO 2					
2015 red	16	4.8	5	15	41
2025 red	18	4.9	5	17	45
Prognosewert	19.3	5.8	5.9	17.0	47.9
wird erreicht	2036	2117	2057	2025	2033

Erklärungen:

2015 red, 2025 red: Aufgrund der Wirtschaftskrise reduzierte Werte aus der VPÖ 2025+.

Prognosewert: ursprünglicher Wert der VPÖ 2025 für 2025.

wird erreicht: Zeitpunkt, wann der ursprüngliche Prognosewert erreicht wird.

(1) einschließlich Schätzungen für innerhalb der Verkehrszellen erbrachte Verkehrsleistungen

Ne consegue secondo il VPÖ 2025+ il seguente grafico, che rappresenta l'andamento di entrambi gli scenari del trasporto su strada:

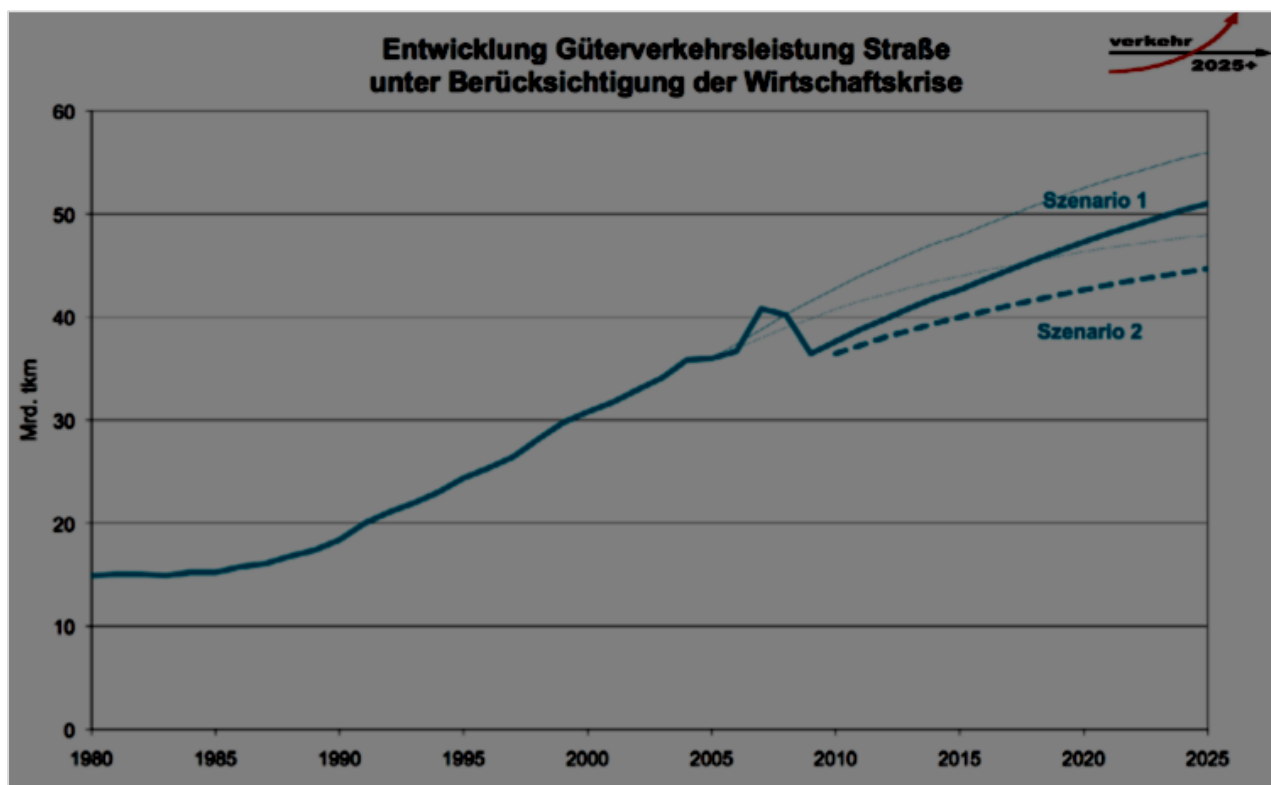


Fig. 10: Trasporto su strada (VPÖ 2025+)

Gli sviluppi del trasporto su strada vengono favoriti da una situazione invariata (scenario 1). Aumentando i costi del trasporto su strada (scenario 2), si forma una linea decisamente meno ripida, che indica un minore flusso di merci su strada rispetto allo scenario 1.

Risultati per il trasporto ferroviario:

Verkehrsleistung Schienengüterverkehr [Mrd. tkm/Jahr]					
Jahr	Binnenverkehr	Quellverkehr	Zielverkehr	Transitverkehr	Summe
2006	4.4	4	5.3	4.4	18.1
2009	4.5	3.1	4.1	4.3	15.9

SZENARIO 1					
2015 red	5	3	5	6	19
2025 red	5	4	5	8	23
Prognosewert	5.5	5.6	7.5	9.3	27.9
wird erreicht	2027	2043	2043	2032	2036

SZENARIO 2					
2015 red	5	4	5	7	21
2025 red	6	5	7	12	30
Prognosewert	6.4	7.7	9.8	15.9	39.8
wird erreicht	2028	2039	2039	2031	2033

Ne consegue secondo il VPÖ 2025+ il seguente grafico, che rappresenta l'andamento di entrambi gli scenari del trasporto su rotaia:

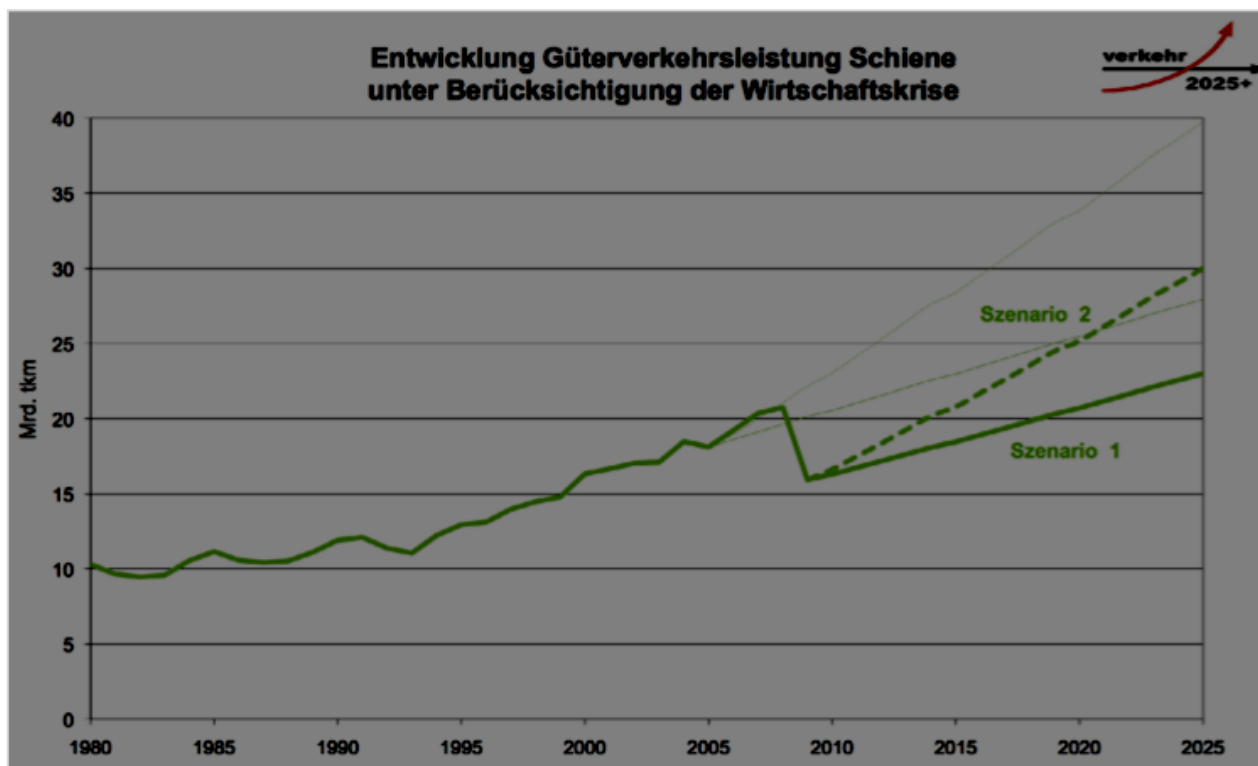


Fig. 11: Trasporto su rotaia (VPÖ 2025+)

E' quindi evidente che, aumentando i costi dell'utilizzo delle infrastrutture stradali (scenario 2), quelle ferroviarie risultano più attrattive.

C. Opportunità di cooperazione transfrontaliera

Considerando il contesto regionale analizzato, è particolarmente evidente che le iniziative di cooperazione internazionale costituiscono elementi funzionali importanti per l'integrazione territoriale transfrontaliera e uno stimolo decisivo allo sviluppo economico della regione, in cui il settore dei trasporti è sicuramente determinante. Particolarmente rilevante è la possibilità di uno strumento quale il Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale (GECT), definito secondo il regolamento 1302/2013 CE. Infatti, nella zona di riferimento, questo strumento è stato applicato con un'iniziativa di calibratura internazionale che mira all'introduzione di buone pratiche e progetti comunitari: il GECT "Euregio Senza Confini r.l.- Ohne Grenzen mbH".

C.1 Brevi cenni storici sulla collaborazione territoriale come GECT

Le origini del GECT "Euregio Senza Confini r.l.- Euregio Ohne Grenzen mbH" risalgono al 2001, quando venne stipulato un primo accordo bilaterale tra la regione Carinzia e il Friuli. Seguì nel 2004 un secondo accordo bilaterale tra quest'ultimo e la regione Veneto, da cui nacquero le prime vicissitudini in merito alla formalizzazione del GECT, avvenuta nel 2012. Nel 2014 il GECT è entrato in vigore.

Il GECT, con sede a Trieste, è composto da tre membri: la regione Veneto, la regione autonoma Friuli Venezia Giulia e il Land Carinzia (Fig. 1) e attualmente si stanno svolgendo trattative per l'ingresso della regione croata dell'Istria.



Fig. 12: Copertura territoriale del GECT "Euregio Senza Confini r.l.- Euregio Ohne Grenzen mbH"

Nel complesso la zona delle tre regioni partecipanti si estende per oltre 36.000 km² con più di 6,5 milioni di abitanti, come riportato dettagliatamente nella tabella sottostante:

GECT "Euregio Senza Confini r.l.- Euregio Ohne Grenzen mbH"			
Regione	Area (km²)	Abitanti (x1000)	PIL pro capite (€)
Carinzia	9.538	559	33.000
Friuli Venezia Giulia	7.875	1.221	29.000
Veneto	18.407	4.915	31.000
Totale	35.820	6.695	

C.2 Attuale struttura di governance transfrontaliera: compiti, responsabilità, principali settori di attività

Il GECT è nato con lo scopo di promuovere la cooperazione transfrontaliera e interregionale tra il Veneto, il Friuli Venezia Giulia e la Carinzia per il rafforzamento della coesione sociale ed economica della zona.

Il GECT si compone di tre organi principali:

- l'Assemblea, costituita da tre presidenti del Veneto, del Friuli Venezia Giulia e della Carinzia, uno dei quali viene nominato Presidente del GECT con durata triennale;
- il Direttore del GECT, nominato con durata triennale dall'Assemblea tra i soggetti proposti dai componenti. Il Direttore a sua volta viene formato da un gruppo di lavoro, nominato da un rappresentante permanente di ogni membro;
- il Collegio dei revisori dei conti, nominato dall'Assemblea ogni tre anni e composto da tre componenti effettivi e due supplenti.

Nello statuto del GECT "Euregio Senza Confini r.l.- Ohne Grenzen mbH" si annoverano punti e temi a lungo termine, riguardanti i settori di intervento in esso descritti, tra cui:

- risorse energetiche e ambientali, gestione dei rifiuti;
- trasporti, infrastrutture e logistica;
- cultura, sport, istruzione e alta formazione;
- ambito socio-sanitario;
- protezione civile;
- ricerca, innovazione e nuove tecnologie;
- agricoltura;
- turismo;
- industria manifatturiera;
- telecomunicazioni;
- lavoro, formazione e commercio.

Il ruolo del GECT consiste quindi nel condurre i suddetti punti da un livello regionale a interregionale e internazionale, nonché nella combinazione con strategie macroregionali e nello sviluppo di iniziative per la cooperazione tra i membri.

C.3 Esigenze territoriali transfrontaliere del GECT locale con particolare attenzione al trasporto di merci multimodale

In una delle prime assemblee del GECT del 2004, il settore dei trasporti e i temi infrastrutturali vennero identificati come uno degli asset strategici di maggior interesse per il GECT, con particolare riferimento alla logica interregionale e transnazionale da esso rappresentata.

A questo scopo venne istituito un tavolo di lavoro sul tema trasporti, il cui scopo è l'identificazione di potenziali possibilità finanziarie anche nel periodo di programmazione 2014-2020 e di altri temi di interesse, quali il turismo.

In merito ai trasporti venne data la stessa importanza allo sviluppo della mobilità di merci e persone. In particolare si sottolinea che uno degli scopi principali del GECT è lo sviluppo territoriale lungo l'importante corridoio Adriatico-Baltico, tratta di fondamentale importanza che, considerando le possibilità offerte dal collegamento ai porti dell'Adriatico, garantisce lo sviluppo economico e il benessere dell'intera area.

Inoltre nel 2016 venne posto l'accento su altri punti supportati dal GECT, in particolare sull'accessibilità ferroviaria nelle zone montuose del GECT, con lo scopo di implementare l'accessibilità generale dell'area.

D. Mappatura e feedback degli stakeholder

Il paragrafo D è dedicato agli stakeholder. La partecipazione di vari stakeholder che incarnano diversi punti di vista ha lo scopo di rendere più efficiente la cooperazione del trasporto merci, soprattutto lungo l'asse Trieste-Fürnitz e l'asse del Brennero.

Con il termine stakeholder (o parti interessate) vengono definite e sistematicamente identificate tutte le persone, i gruppi, le organizzazioni o istituzioni coinvolte direttamente o indirettamente nelle attività o negli effetti di un progetto o di un'organizzazione e interessate all'implementazione di un sistema, a un progetto, a una soluzione o a un servizio. L'analisi degli stakeholder crea le basi per l'interazione tra imprese o organizzazioni e le parti interessate importanti per lo sviluppo o per il progetto.

I seguenti stakeholder possono essere identificati in collaborazione con il PP5 (LCA) e classificati secondo lo schema di seguito:

(L'analisi si riferisce al progetto SMARTLOGI)

Stakeholder	Influenza (b=basso, a=alto)	Interesse (b=basso, a=alto)
Comune di Arnoldstein, Finkenstein	b	a
Land Carinzia (Dipartimento 7)	a	a
BMVIT*	a	a
Parti interessate nel trasporto e nella logistica (ÖVG, WKK, ZV)	b	a
Cittadini dei comuni limitrofi	b	b
BMF Dogana austriaca (Carinzia)	a	a
Spedizionieri e caricatori (nel sito e nella regione)	b	a
Dogana italiana	a	a
Porto di Trieste	a	a
Rail Cargo Austria	a	a
ÖBB (incl. ÖBB Infra)	a	a
LCA Süd	a	a

*BMVIT: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

*ÖVG: Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft

*BVL: Bundesvereinigung Logistik

La prima tabella classifica gli stakeholder in base al loro attivo coinvolgimento nello sviluppo del progetto (B=basso, M/A=medio/alto, A=alto), utilizzando due variabili: potere/influenza e interesse. Il livello di influenza delinea quanto l'attore potrebbe influenzare l'impostazione e il raggiungimento degli obiettivi di un progetto e quale potere lo stakeholder esercita su impostazione, esecuzione e risultati del progetto (le azioni che un attore può intraprendere sono in grado di rafforzare o impedire l'attuazione del processo?). Sono qui inclusi sia coloro che hanno un'influenza informale, sia coloro che hanno un formale potere decisionale. Il livello di

interesse definisce quanto il progetto può influire sugli obiettivi e sull'attività dell'attore (le potenziali azioni progettuali avranno effetti positivi o negativi sull'attore?). In base al valore assunto-attribuito alle due variabili "influenza" e "interesse", è possibile collocare gli stakeholder in una delle quattro celle della seguente matrice.

		INFLUENZA	
		bassa	alta
INTERESSE	basso	Stakeholder marginale Rilevanza = B	Stakeholder appetibile : categorie, che è opportuno coinvolgere Rilevanza = M/A (istituzionale)
	alto	Stakeholder debole o operativo : categorie che è doveroso coinvolgere Rilevanza=M/A	Stakeholder essenziale o chiave : categorie che è necessario coinvolgere Rilevanza=A

Ne consegue la seguente matrice per gli stakeholder identificati dal PP4 e PP5:

		INFLUENZA	
		bassa	alta
INTERESSE	basso	<ul style="list-style-type: none"> Cittadini dei comuni limitrofi 	
	alto	<ul style="list-style-type: none"> Comune di Arnoldstein, Finkenstein (M) <ul style="list-style-type: none"> ÖVG, BVL (B) Spedizionieru nell'area di Fürnitz (M) 	<ul style="list-style-type: none"> Land Carinzia (Dipartimento 7) BMVIT (M) BMF dogana austriaca (Carinzia) Dogana italiana Porto di Trieste Rail Cargo Austria ÖBB LCA Süd ÖBB Infra

Stakeholder							
Nome	Ruolo	Rilevanza (alta, media, bassa)	Vantaggi derivanti dalla partecipazione al processo/progetto	Contributi apportati partecipando al processo/progetto	Conflitti Potenziali/pregressi/att uali	Attuale livello di supporto	Strategia per migliorare il loro supporto?
Comune di Arnoldstein, Finkenstein	Stakeholder debole	b	Esenzione fiscale, posti di lavoro, aumento di attività economiche nel comune e zone limitrofe	Supporto del LCA Süd	neutrale	basso	Informazione, comunicazione
Land Carinzia (Dipartiment o 7)	Stakeholder essenziale	a	Stretta cooperazione con le autorità italiane, incassi, contributo del progetto al Modal Split, migliori condizioni ambientali, economia dei trasporti più efficiente	Supporto del LCA Süd	neutrale	alto	-
BMVIT*	Stakeholder essenziale	m	Dati per il trattamento, decisione su investimenti nella zona e nelle infrastrutture	Impegno	Mancati finanziamenti	neutrale	Maggiore integrazione, opera di convincimento sugli effetti economici positivi (aumento del volume delle merci e dell'attività economica nella regione)
ÖVG*	Stakeholder debole	m	Rafforzamento degli operatori carinziani del settore trasporto e logistica	Impegno	Diversi interessi	neutrale	Maggiore integrazione nello svolgimento del progetto
Cittadini dei comuni limitrofi	Stakeholder marginale	b	Nuovi posti di lavoro, nuovi settori della gastronomia	Nessuno	Aumento dei flussi di trasporto nella regione, aumento dell'inquinamento atmosferico e acustico	nessuno	Attività di comunicazione
BMF dogana austriaca (Carinzia)	Stakeholder chiave	a	Più stretta cooperazione con le autorità italiane, informazioni di "prima mano"	Expertise, decisione del quadro normativo. La realizzazione del corridoio doganale tra Italia e Austria creerà per entrambe le autorità doganali una nuova forma di collaborazione transnazionale mai esistita prima d'ora nell'UE	-	alto	✓

Spedizionieri e caricatori (nel sito e nella regione)	Stakeholder debole	m	Fatturato più alto grazie all'aumento delle attività economiche nel sito e nella regione	Feedback ed expertise	Diversi interessi	basso	Attività di comunicazione
Dogana italiana	Stakeholder chiave	a	Stretta cooperazione con le autorità austriache, informazioni di "prima" mano	Expertise, decisione del quadro normativo. La realizzazione del corridoio doganale tra Italia e Austria creerà per entrambe le autorità doganali una nuova forma di collaborazione transnazionale mai esistita prima d'ora nell'UE	Simili/stessi progetti in zone diverse	alto	✓
Porto di Trieste	Stakeholder chiave	a	Riduzione della capacità dei porti, rafforzamento della cooperazione tra entrambi i siti, ottimizzazione del processo nel settore operativo	Expertise e project management, predisposizione delle infrastrutture IT, scambio di informazioni	Simili/stessi progetti in zone diverse	alto	-
Rail Cargo Austria	Stakeholder essenziale	a	Potenziati gestori del deposito doganale franco, maggior fatturato e merci	Informazioni, certificazioni necessarie, infrastrutture	Simili/stessi progetti in zone diverse	medio	Maggiore integrazione
ÖBB	Stakeholder essenziale	a	Maggior sfruttamento del terminal	Infrastrutture & expertise	Visione mancante, fiducia nel potenziale del sito	alto	Opera di convincimento sugli effetti economici positivi (aumento del volume delle merci e dell'attività economica nella regione)
LCA Süd	Stakeholder chiave	a	PR, costruzione del sito, investimenti nel sito, potenziale insediamento di imprese	Project management, coordinamento	Mantenimento della neutralità	alto	✓

Dall'inizio del progetto si sono tenuti alcuni incontri con diversi stakeholder, tra cui un evento informativo in cui era presente la maggior parte degli stakeholder e delle parti interessate sopracitati. **Gli incontri più importanti verranno descritti brevemente di seguito. In questo deliverable si fa riferimento al D 3.2.6, la relazione sugli stakeholder.**

Autorità doganali e parti legali interessate

Il 19.03.2018 si è tenuto a Klagenfurt un incontro tra i responsabili doganali austriaci e italiani. La dogana italiana accetta di partecipare al progetto e di supportarlo.

Nello stesso giorno ha avuto luogo un incontro interno sul corridoio doganale con i responsabili del centro finanziario di Klagenfurt e del LCA. E' stato accettato nuovamente il completo supporto al progetto e la dogana ha comunicato che la Carinzia può contare sull'appoggio di Vienna.

Il 5 giugno si è tenuto un incontro con le autorità doganali italiane e austriache in cui, in relazione all'incontro del 4 maggio a Trieste, si è giunti ad un accordo sulla costruzione di un corridoio doganale ferroviario. Per permetterne la realizzazione operativa si deve trovare per entrambe le parti un gestore del magazzino di custodia temporanea. Da parte del LCA questo tema è stato comunicato agli spedizionieri locali, alla ditta Ekol e alla RCA. Questi ultimi hanno mostrato interesse nell'attività e la dirigenza discuterà sul tema.

Settore pubblico - PR & riunione informativa

Il 24.04.2018 presso l'Università di Klagenfurt, l'Università stessa, l'ÖVG e la BVL hanno tenuto una riunione informativa sul progetto Smartlogi. Hanno presenziato i presidenti di alcuni spedizionieri regionali, la dirigenza del Terminal Services Austria e i rappresentanti della dogana austriaca. Gli stakeholder hanno manifestato grande interesse nel progetto e la riunione si è conclusa con una stimolante discussione.

Stakeholder – modelli di gestione del corridoio doganale

Il 24.05.2018 nel porto di Trieste ha avuto luogo un incontro in cui si è discusso sul gestore del deposito doganale franco.

E. Analisi SWOT

Anche l'analisi SWOT e la matrice TOWS sono state calcolate in collaborazione con il PP5 LCA.

L'analisi SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities e Threats) è un processo che rileva i punti di forza, i punti di debolezza, le opportunità e le minacce delle attività del progetto in esame. Nel suddetto studio l'analisi SWOT ha lo scopo di fornire un quadro analitico di base sul trasporto di merci intermodale transfrontaliero. L'analisi fornisce una chiara visione sugli obiettivi da perseguire e sugli ostacoli da superare o ridurre. Viene rappresentata sotto forma di tabella con quattro campi che ogni partner deve compilare per il suo settore di attività con pochi punti rilevanti al fine di rendere l'analisi più efficace.

All'analisi SWOT segue la matrice TOWS. Quest'ultima, seppur meno conosciuta della prima, costituisce uno strumento integrativo prezioso. Definisce le azioni da intraprendere a seguito dei risultati ottenuti, fornendo così delle linee guida su cui agire, con lo scopo di sfruttare al meglio i punti di forza, evitare i punti di debolezza, concretizzare/finalizzare le opportunità e mitigare/gestire le minacce. Anche quest'analisi si serve una tabella con quattro campi in cui ogni partner inserisce le azioni da applicare per il raggiungimento degli obiettivi prefissati.

SWOT	
Punti di forza (STRENGTHS)	Punti di debolezza (WEAKNESSES)
<ul style="list-style-type: none"> • Expertise dei partner del progetto e degli stakeholder direttamente coinvolti • Posizione geografica strategica • Supporto da parte delle autorità governative • Vantaggio da pioniere per il progetto del corridoio doganale • Interesse e grado di partecipazione elevati da parte dei soggetti interessati • Alto grado di comunicazione e scambio di dati tra gli stakeholder partecipanti • Forte collaborazione da parte delle autorità giudiziarie (autorità doganali e finanziarie) • Solido concetto di implementazione 	<ul style="list-style-type: none"> • Difficoltà nel rappresentare e stimare vantaggi dal punto di vista operativo • Necessità di investimenti a medio termine nelle infrastrutture • Costi potenzialmente alti per la costruzione di infrastrutture • Molti soggetti interessati con opinioni e interessi diversi • Nessun progetto di riferimento o dati secondari di progetti simili già attuati • Mancanza di dati prognostici affidabili per i rappresentanti di interessi e le parti interessate • Risorse limitate • Potere decisionale limitato a causa della partecipazione di diverse parti interessate

Opportunità (OPPORTUNITIES)	Minacce (THREATS)
<ul style="list-style-type: none"> • Aumento delle attività logistiche da e verso paesi emergenti (CEE) • Realizzazione del primo corridoio doganale nell'UE • Sostegno consapevole di innovazione e sostenibilità • Miglioramento della competitività del trasporto ferroviario e intermodale • Aumento significativo del modal split • Solida e duratura relazione tra il porto di Trieste & LCA-Süd • Realizzazione del lungo dibattuto concetto del Dry Port per Fūrnitz e LCA-Sūd • Costruzione e armonizzazione delle infrastrutture per aumentare la competitività regionale • Consapevolezza riguardo la sostenibilità per la società • Consapevolezza sull'importanza della costruzione di punti di snodo 	<ul style="list-style-type: none"> • Alto grado di concorrenza e interesse a progetti uguali o simili da parte di competitori e zone concorrenti • Potenziali problemi politici e normativi • Mancanza momentanea di finanziamenti di misure di costruzione a lungo termine • Insufficienza di infrastrutture armonizzate per quanto riguarda lunghezze e pesi massimi dei treni • Mancanza di nuovi approcci sul Modal Split • Mancanza di nuovi approcci sulla consapevolezza ambientale

F. La matrice TOWS

La tabella seguente mostra la matrice TOWS, generata sulla base della precedente analisi punti di forza-debolezza (SWOT) per l'area LCA-Süd Fürtitz e la regione Carinzia in merito al progetto del corridoio doganale e al trasporto merci multimodale:

TOWS	
Strategie S-O	Strategie W-O
<ul style="list-style-type: none"> • Trasferimento dei risultati possibile • Rafforzamento di misure di comunicazione con marketing territoriale e presentazione del corridoio doganale • Verifica ed elaborazione di un report quantitativo per rendere la regione e la zona attrattiva per gli attori internazionali • Creazione ed elaborazione di un concetto di cooperazione regionale transfrontaliera con misure concrete per la collaborazione in settori diversi. 	<ul style="list-style-type: none"> • Analisi basilare delle strozzature istituzionali, operative e infrastrutturali • Produzione di un potenziale programma di cooperazione per la concorrenza • Rilevamento, strutturazione e comunicazione tempestivi dei dati rilevanti attraverso la parte operativa del corridoio doganale
Strategie S-T	Strategie W-T
<ul style="list-style-type: none"> • Sviluppo di un piano marketing e coinvolgimento di istituzioni regionali e parti interessate internazionali (eventi informativi, road-show, partecipazione a fiere) • Rafforzamento delle PR per accentuare i potenziali effetti economici del progetto e promuovere la regione • Realizzazione del progetto e continua interazione con il pubblico • Identificazione di nuovi canali per finanziamenti e sostegno a logistica e infrastrutture 	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione di un concetto di informazione continua a tutti gli stakeholder regionali rilevanti per informare sugli sviluppi e le opportunità del trasporto intermodale. • Realizzazione di una lista con lo scopo di informare e coinvolgere i responsabili importanti già nelle fasi preliminari dei progetti. • Realizzazione di concetti innovativi di comunicazione per armonizzare la diffusione delle informazioni. • Focus su progetti futuri per evitare conflitti prematuri tra i partner.

G. Risultati principali

Dallo studio sui bisogni territoriali è emerso, in merito alla realizzazione del progetto Smartlogi, quanto segue:

- ✓ La regione Carinzia e in particolare Fürnitz con il sito LCA-Süd si trova in una posizione geografica strategica, dove si incrociano due importanti assi di trasporto europei. Il sito di Fürnitz potrebbe diventare il più importante punto di snodo e interporto per i porti sudeuropei. Per questo sono necessari collaborazione istituzionale, decisioni politiche adeguate, attività di comunicazione tecnologica e scambio di dati.
- ✓ La trasformazione del sito LCA-Süd a Fürnitz nei pressi di Villacco contribuirebbe in modo determinante ad aumentare l'attrattiva del sito logistico della Carinzia e, di conseguenza, porterebbe a un aumento del valore aggiunto, a sviluppi positivi sotto il profilo ambientale e a mettere in rilievo lo snodo logistico.
- ✓ Visto l'aumento del volume di merci da trasportare dai porti sudeuropei verso l'Europa centrale, è fondamentale e opportuno contribuire all'aumento del modal shift.
- ✓ E' necessario identificare e regolare le diverse strozzature. Gli ostacoli amministrativi e infrastrutturali impediscono momentaneamente un aumento dell'efficienza del trasporto intermodale.
- ✓ Nel settore della logistica, come in tutti gli altri, è importante occuparsi del tema della digitalizzazione e ottimizzazione dei processi, a titolo di esempio il progetto pilota, e agire in modo innovativo.
- ✓ Sarebbe efficace aumentare i sostegni già esistenti nel settore del trasporto intermodale per contribuire, nell'interesse generale, a un ottimizzato utilizzo di modalità di trasporto sostenibili.
- ✓ Attraverso la realizzazione di corridoi doganali ferroviari è necessaria una continua cooperazione transfrontaliera a lungo termine da parte di tutti gli stakeholder rilevanti, per uno sviluppo comune duraturo.

Bibliografia

Fürst, B., Wurz-Hermann, D., Peherstorfer, H., Schnötzlinger, P., Käfer, A. (2018): AlpInnoCT. Vision of Alpine Combined Transport after 2030. Final Report, Online: <http://www.alpine-space.eu/projects/alpinnoct/outputs/deliverables/t3.1.1-vision-of-alpine-ct-after-2030-traffix-final-report-180515.pdf> [27.6.2018]

Hanke, T. (2011): LOG4GREEN. Analyses Report. Senza editore: Klagenfurt

Herry- Verkehrsanalyse, Beratung, Forschung (2016): Nachfrageprognose für Terminal CCG und Villach

LOB iC GesmbH (2009): Combi Cargo Terminal Villach Fürnitz. Teil 2 – Marktanalyse. Preinvestment Case Study: Carinthia Region (O5.3.4). Amt der Kärntner Landesregierung (ed.), Klagenfurt am Wörthersee, senza editore.

Suivi de Zurich – Working Group: Heavy Goods Traffic Management Systems in the Alpine Area (2014): Review on Combined Transport in Alpine countries, Online: http://www.zurich-process.org/fileadmin/data/webcontent/Webcontent/Sonstige_Dateien/compined_transport_review.pdf [27.6.2018]

Statistik Austria (2018): Klassifikationen, Regionale Gliederungen, Bundesländer. Online: http://www.statistik.at/web_de/klassifikationen/regionale_gliederungen/bundeslaender/index.html [18.07.2018]

Spiekermann (beratende Ingenieure und Deutsche GVZ-Gesellschaft mbH) (2005): Standortanalyse / Marktpotenzial ALPLOG Fürnitz. Erläuterungsbericht. Senza editore: Düsseldorf.

Wadl, W. (2006): Wichtige Daten über das Bundesland Kärnten. Lernunterlagen des Landes Kärnten für die EinbürgerungsbewerberInnen gemäß § 10a Staatsbürgerschaftsgesetz 1985 idgF, Kärntner Verwaltungsakademie (ed.), Klagenfurt, senza editore.

Winkler, H. und Seebacher, G. (2010) : Begleitforschung zur Errichtung eines Güterverkehrszentrums in Fürnitz/Kärnten, Ein Beitrag zur Regional-und Nachhaltigkeitsentwicklung in Kärnten, Forschungsprojekt GVZ

Fonti online

Wikipedia (s.a.): Geographie Kärntens. https://de.wikipedia.org/wiki/Geographie_Kärntens [09.05.2018].

WKO Wirtschaftskammer Kärnten (s.a.): Ausbau des Freihafen Triest. <https://www.wko.at/service/Veranstaltung.html?id=4E6A60FF-341A-4E69-A727-EAD030148577> [14.05.2018].

Industrie Magazin (s.a.): Hafen Triest wächst stark - auch dank neuer Angebote in Österreich. <https://industriemagazin.at/a/hafen-triest-waechst-stark-auch-dank-neuer-angebote-in-oesterreich> [14.05.2018].

Marktgemeinde Finkenstein am Faaker See (s.a.): Daten / Fakten zur Gemeinde. <http://www.finkenstein.gv.at/datenufakten.html> [14.05.2018].

Logistik Center Austria Süd (s.a.): Standort. <https://www.lca-sued.at/standort/> [15.05.2018].

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2014): Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN-V). https://www.bmvit.gv.at/verkehr/international_eu/downloads/zusammenfassung_tenv_cef.pdf [16.05.2018].

Rail Cargo Group (2017): International. Überseetor für Mitteleuropa. <http://blog.railcargo.com/ueberseetor-fuer-mitteuropa/> [24.05.2018].

Luka Koper (2015): History. <https://www.luka-kp.si/eng/history> [24.05.2018].

Der Standard (2017): Österreich: Binnenland mit Hafenanschluss. <https://derstandard.at/2000063956494/Oesterreich-Binnenland-mit-Hafenanschluss> [24.05.2018].