



GTS Rail aus Bari plant, innerhalb von fünf Jahren über 150 Millionen zu investieren und die Flotte zu verdoppeln. Um dies zu finanzieren, hat sich ein Infrastrukturfonds mit 25 Prozent am Unternehmen beteiligt. GTS plant, 2027 an die Börse zu gehen.

Italien

Schienenengüterverkehr entwickelt sich dynamisch

Hohe Investitionen in Lokomotiven und Wagenmaterial, Beteiligungen von Infrastrukturfonds, Markteintritt einer Container-Reederei und erste Konsolidierungen prägen den italienischen Schienenengüterverkehr.

Heute liegt der Modal Split für den italienischen Güterverkehr auf der Schiene bei 13 Prozent, also weit unter dem EU-Schnitt von rund 20 Prozent. Um bis 2030 die 30-Prozent-Hürde zu schaffen, benötigt Italien weitere Investitionen in Infrastrukturen wie Hafenanbindungen, Terminals, Strecken Anpassungen für den 750-Meter-Zug sowie Schnelltrassen für Güterzüge. Auch die Güter-Eisenbahnverkehrsunternehmen sind gefordert. Neben den finanziellen Fragen dürfte der Fachkräftemangel einer der limitierenden Faktoren sein. Gemäß FerMerci, dem Verband der Bahnlogistik-Unternehmen, fehlen zukünftig rund 3000 Lokomotivführer.

Erfolgreiche Güter-EVU

Die Eigenbetriebe der staatlichen Güter-EVU in Italien wie Captrain, DB Cargo, SBB Cargo und RCC konnten ihren Umsatz seit 2015 um 53,5 Prozent steigern. Diese vier Betreiber vereinen einen Marktanteil am Transportvolumen von rund 22 Prozent. Wobei der größte Betreiber, Captrain, jährlich

mit über 8000 Zügen eine Leistung von 5 Milliarden Tonnenkilometern erbringt.

Die in Privatbesitz befindlichen Güter-EVU haben – den Neueintritt von Medway nicht mitgerechnet – im Jahr 2021 umsatzmäßig gegenüber 2015 rund 10 Prozent eingebüßt, was vor allem auf den Umsatzrückgang bei der Rail Traction Company (RTC) zurückzuführen ist.

Überdurchschnittlich gewachsen ist dagegen die Compagnia Ferroviaria Italiana (CFI) mit Sitz in Rom. Das Unternehmen ist umsatzmäßig der führende private Betreiber im Schienenengüterverkehr in Italien und insgesamt der drittgrößte, nach Captrain Italia und DB Cargo Italia. CFI ist zu 93 Prozent im Besitz von F2i Sgr, Italiens größtem Infrastrukturfonds. 2007 gegründet, betreibt CFI heute jährlich rund 9000 Züge, die die wichtigsten Produktionsgebiete des Landes von Nord bis Süd verbinden. Der Flottenpark besteht aus zehn eigenen und sieben geleasten Lokomotiven sowie 700 Güterwagen.

Im Oktober 2021 wurde das private EVU InRail zu 75 Prozent von der italienischen Autostrada del Brennero S.p.A. (Brennerautobahn AG) respektive deren Tochter STR Brennero Trasporto Rotaia übernommen. Damit wird die STR, da sie auch 95 Prozent an der R.T.C. Rail Traction Company besitzt, umsatzmäßig und mit einem Marktanteil von 10 Prozent zu Captrain Italia aufschließen.

Der europäische Infrastrukturfonds Marguerite II hat den Erwerb einer 25-prozentigen Beteiligung an der GTS-Gruppe durch eine Kombination aus dem Kauf von Aktien der Gründerfamilie und einer Kapitalerhöhung zur Ausbau-Finanzierung von GTS Rail vereinbart. Mit einem Investitionsprogramm, das Investitionen von 150 Millionen Euro über einen Zeitraum von fünf Jahren für Schienenfahrzeuge vorsieht, will sich GTS Rail aktiv am Verlagerungsziel von 30 Prozent der Straßengütertransporte auf die Schiene bis 2030 beteiligen. Heute bietet GTS Rail über 147 nationale und internationale Verbindungen mit einer Flotte von 28 Lokomotiven an. Weitere 20 E494 sind bestellt. Um weitere Investitionen zu tätigen, visiert das Unternehmen für 2027 einen Börsengang an.

FOTO: GUIDO ALLIERI; GRAFIKEN: P. TRIPPI; UMSATZANGABEN: REPORTAZIENDE.IT

Markteintritte

Innerhalb von drei Jahren erreichte das Güter-EVU Medway Italia 2021 mit 28,6 Millionen Euro bereits einen Marktanteil von über 5 Prozent. Es ist ein Gruppenunternehmen der Reederei Mediterranean Shipping Company (MSC) mit Sitz in Genf, nach Maersk aus Dänemark zweitgrößte Container-Reederei der Welt. Deren Einstieg in das europäische Eisenbahngeschäft erfolgte 2015 mit dem Kauf der Güterverkehrssparte der portugiesischen Staatsbahnen. Dem folgten Gesellschaften in Spanien und Italien. Mit jährlich rund 8000 inneritalienischen Seecontainer-Bahnfahrten verbindet Medway die wichtigsten italienischen Häfen (Genua, La Spezia, Livorno, Ravenna und Triest) mit acht intermodalen Terminals (Rivalta Scrivia, Mailand, Brescia, Verona, Padua, Pordenone, Marzaglia-Rubiera und Bologna). Hierzu werden über zehn gemietete E483-Lokomotiven von Ferrotramviara und Akiem sowie vier neu ausgelieferte E494 Traxx DC3 eingesetzt.

Ein weiterer Ausbauschnitt Richtung Norden fand 2022 in Belgien statt mit dem Ziel, Antwerpen mit italienischen und deutschen Terminals zu verbinden. Mit dem Lückenschluss der Zulassung in der Schweiz können nun Züge ab Antwerpen und Hamburg direkt nach Italien fahren.

Anfang des Sommers 2020 nahm das EVU Evm Rail, mit operativem Hauptsitz in Verona, den Betrieb auf. Das Unternehmen betreibt für das Mutterhaus

Etea Group unter anderem den Transport von Getreide, Lebensmittelderivaten, Ölsaatgut und Alkoholprodukten. Das Unternehmen leasht drei Vectron und zwei EffiShunter 1000 und erzielte 2021 einen Umsatz von 4,8 Millionen Euro.

Anfang Januar 2023 fuhr zum ersten Mal ein italienischer LTE-Zug von Tavisio nach Ravenna. Zuständig ist die 2021 gegründete italienische Niederlassung der österreichischen Eisenbahngesellschaft LTE Logistics & Transport mit Sitz in Triest. Mit Tochterunternehmen in zehn europäischen Ländern und Partnern in Slowenien und Kroatien will LTE von italienischen Häfen aus die Terminals und Kunden in Osteuropa bedienen.

In Nachlass-Stundung

Die private Güterbahn Interporto Servizi Cargo (ISC) stellte ihre Transporttätigkeiten per 1. Januar 2023 überraschend ein und beantragte ein Insolvenzverfahren.

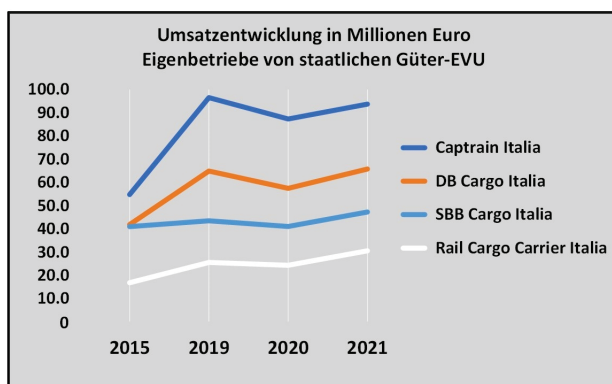
Das 2009 gegründete Unternehmen hatte den Jahresabschluss 2021 nicht eingereicht. Bereits im vergangenen Sommer zeichneten sich finanzielle und unternehmerische Schwierigkeiten ab. Der Fokus lag auf Intermodal-Transporten zwischen Nola (Neapel) und Norditalien sowie Bari. ISC gewann 2019 die Ausschreibung für die Transporte der italienischen Armee. Als elftgrößtes privates Güter-EVU in Italien erwirtschaftete ISC mit über 2600 Transporten 2021 über 21 Millionen

Euro und hatte einen Marktanteil von rund 3 Prozent.

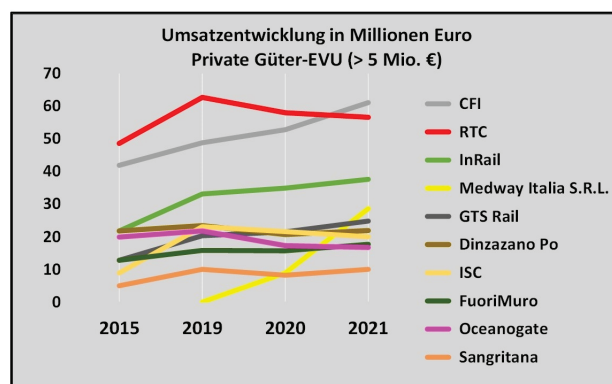
Mercitalia vor der Erneuerung

Das staatliche FS-Unternehmen hat für die Güterdivision ambitionierte Ziele gesetzt, nachdem deren Umsatz-Marktanteil seit 2019 um 3,7 Prozent auf 45,2 Prozent gesunken ist. Die Flotte soll von einem Durchschnittsalter von 30 Jahren auf sieben Jahre verjüngt und das Transportvolumen bis 2030 verdoppelt werden. Mit Investitionen von insgesamt 2,5 Milliarden Euro sollen 400 E-Lokomotiven und 3600 Güterwagen beschafft werden. Mit einer weiteren Investition von 70 Millionen Euro soll die technologische Aufrüstung vorhandener Fahrzeuge finanziert werden. Bereits jetzt sind 800 Waggons von Mercitalia Logistics mit Telematiksystemen zur Überwachung der Betriebsparameter ausgerüstet. Bis 2025 werden über 90 Prozent der Waggonflotte von Mercitalia Intermodal mit bordeigenen Telematiksystemen ausgestattet sein.

Die internationale Tochter TX Logistik wird aus dem Investitionsprogramm 80 neue Multisystem-Lokomotiven vom Typ Vectron erhalten, Mercitalia seinerseits beabsichtigt, schrittweise 320 E494 zu beschaffen. Mercitalia S&T wird für den Terminal und Rangierbetrieb 31 CZ Loko DualShunter 2000 in den nächsten acht Jahren erhalten. Die ersten zwei bestellten Einheiten sind im Bau und sollen dieses Jahr zur Auslieferung gelangen. *Peider Trippi*



Die Eigenbetriebe der staatlichen Güter-EVU konnten ihren Anteil von 44 Prozent am privat erbrachten Gütertransport-Umsatz in Italien seit 2015 nicht steigern. Und zwar infolge des Markteintritts von MSC mit ihrer Medway-Tochter.



Heute sind zehn namhafte private Unternehmen im italienischen Schienengüterverkehr tätig. RTC und InRail sind im Besitz von S.T.R. Brennero Trasporto Rotaia S.p.A. Seit 2020 mischt Medway, Tochter der MSC-Reederei, den Markt auf.