



Captrain Italia SrL, 2009 noch SNCF Fret Italia, gehörte zu den Gründungsmitgliedern der Vereinigung privater Güter-Eisenbahnverkehrsunternehmen FerCargo in Italien.

## Italien

# Private EVU organisieren sich

2009 gründeten erste private Güter-Eisenbahnverkehrsunternehmen in Italien den Verband FerCargo mit Sitz in Rom. Die Vereinigung fördert alle Initiativen, um den Bahngüterverkehr in einem liberalisierten Markt zu entwickeln. Ziel der Bemühungen ist die Erhöhung des Modalsplits.

Heute ist FerCargo eine Vereinigung von 16 privaten Güter-Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Die Mitglieder sind Captrain Italia, Compagnia Ferroviaria Italiana, Crossrail, DB Cargo Italia, Dinazzano PO, Ferrotramviaria, TUA (Sangritana), FuoriMuro, GTS Rail, Hupac, Interporto Servizi Cargo, InRail, Oceanogate Italia, Rail Cargo Carrier Italia, Rail Traction Company und SBB Cargo Italia. Mit einem Marktanteil von 38 Prozent im Jahr 2015 erbrachten die Mitglieder rund 16 Millionen Zug-Kilometer, beförderten 46 Millionen Tonnen und fuhren wöchentlich circa 1600 Relationen.

Die FerCargo-Mitglieder konnten ihren Marktanteil seit 2008 kontinuierlich ausbauen. 2011 wurden die Fördergelder für den Intermodal-Verkehr eingestellt, was zu einem weiteren Einbruch der Bahnleistungen im Gütermarkt, insbesondere bei der staatlichen Trenitalia Cargo, führte. Inzwischen erfolgten weitere Initiativen seitens privater Güter-EVU. Die Vereinigung IRFA (Italian Railway Freight Alliance) wurde von privat finanzierten Güterunternehmen Ende 2011 gegründet. Der Verband umfasst die vier Mitglieder CFI aus Rom, Interporto Servizi Cargo aus Nola (Neapel), GTS aus Bari und Oceano-

gate aus La Spezia. IRFA fokussiert auf die Entwicklung gemeinsamer Ausbildungs- und Mitarbeiter-Förderungsprogramme sowie Synergien in den operativen Prozessen und in den Abstimmungen im Einsatz von Lokomotiven.

Im Mai 2016 vereinigten sich Betreiber von Güter-EVU in Hafen- und Industrieanlagen zur FerCargo Manovra, einer Schwesterorganisation von FerCargo. Beteiligt sind heute die Unternehmen Porto Marghera (Venedig), Quadrante Servizi (Verona), Logyca (Udine) und Sograt (Marnate/Mailand). Ziele der Vereinigung sind die Zertifizierung von Eisenbahnunternehmen und die Vereinfachung der bestehenden Rechtsvorschriften, die Genehmigung vom Netzzugang beim RFI, Entwicklung von Anschlussgleis-Lösungen und privater Eisenbahn-Infrastrukturen. *pt*

## Giancarlo Laguzzi, Präsident von FerCargo, im Interview

# Wettbewerbsfähigkeit nachhaltig verbessern

**Privatbahn Magazin: Welche Meilensteine wurden seit der Gründung 2009 durch FerCargo erreicht?**

**Giancarlo Laguzzi:** Der Mitgliederkreis erweiterte sich von neun auf 16 Güter-EVU außerhalb der FSI-Gruppe. Heute erbringen diese Mitglieder

rund 40 Prozent der Marktleistung im Bahngüterverkehr und verdreifachten ihre Zugkilometer auf 16 Millionen bis Ende 2015. Seit 2014 können

die Auftraggeber Fahraufträge direkt an Privatunternehmen vergeben, ohne die Staatsbahn Trenitalia Cargo zu involvieren, die dann oft mit Dumpingangeboten reagierte.

#### **Welche Synergieeffekte wurden neben dem politischen Lobbying erreicht?**

Seit der Gründung von FerCargo besteht ein Technisches Komitee, das sich monatlich mit Fragen der Sicherheit und Mitarbeiterschulung befasst. Inzwischen sind wir ein wichtiges Bindeglied im Kontakt zu den Behörden ANSF (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie – Bahnsicherheit) und RFI (Rete Ferroviaria Italiana – Infrastruktur und Schienennetz).

#### **Welches sind die nächsten wichtigen Schritte, um mehr Fortschritte in der Bahnliberalisierung zu erreichen?**

Dank des seit April 2015 neuen Ministers für Infrastruktur und Verkehr in der Regierung Renzi, Graziano Delrio, wurde ein epochaler Wandel im Güterverkehrsmarkt eingeleitet. Erstmals in der Geschichte Italiens wurden Maßnahmen eingeleitet, die die Wettbewerbsfähigkeit der Güter-

bahn nachhaltig verbessern. Ausbauen für 750 Meter lange 2000-Tonnen-Züge werden vorangetrieben, ein allgemeiner Ferrobonus soll vorerst über drei Jahre den Bahngüterverkehr fördern. Ebenso sind Bestrebungen mit dem Arbeitsministerium im Gange, die Reglementierung für einen zweiten Lokführer abzuschaffen. Dies allein würde die Kosten um bis zu acht Prozent reduzieren. Dies wäre ein echter Meilenstein.

#### **Welche Zukunft hat der Wagenladungsverkehr in Italien?**

Trenitalia Cargo hat vor fünf Jahren diesen Geschäftszweig praktisch lahmgelegt. In der Folge verlotterten die Anschlussgleise.

Inzwischen bauen einzelne FerCargo-Mitglieder (insbesondere DB Cargo Italia und Rail Cargo Carrier Italia, Anmerkung der Redaktion) für größere Industriepartner den Verkehr mit Wagengruppen wieder auf. So lange wie die Zwei-Fahrer-Regel noch bestehen bleibt, ist dies aber ein wenig konkurrenzfähiges Betriebsmodell. Dies wird sich in den nächsten drei Jahren wohl nicht zugunsten des Wagenladungsverkehrs ändern lassen.

*Die Fragen stellte Peider Trippi.*



**Giancarlo Laguzzi**

*arbeitete mehrere Jahre als Direktor und Divisionsleiter der FS Cargo und war als Präsident der Internationalen Kommission Waren in der UIC tätig, ehe er 2015 Präsident von FerCargo wurde.*

*Davor leitete er als CEO das private Güterverkehrsunternehmen Oceanogate. Des Weiteren war er als Bauingenieur für Straßen, Eisenbahnen und Flughäfen an der Fakultät für Ingenieurwissenschaften und Topografie der Architektur-Universität Genua und als Professor für Bahnsysteme an der Fakultät für Ingenieurwissenschaften der Universität Rom tätig.*

## Europäische Kommission zur staatlichen Förderung des SGV in Italien

### Vereinbar mit EU-Vorschriften

Die Europäische Kommission hat zwei italienische Förderregelungen zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf Schiene und Seeweg für mit den EU-Beihilfavorschriften vereinbar erklärt. Die Maßnahmen werden einen Beitrag zu den umwelt- und verkehrspolitischen Zielen der EU leisten, ohne den Wettbewerb im Binnenmarkt übermäßig zu verfälschen.

Mit der ersten Maßnahme, deren Mitelausstattung sich auf 255 Millionen Euro beläuft, soll durch Gewährung von Fördermitteln für Eisenbahnunternehmen verstärkt Verkehr von der

Straße auf die Schiene verlagert werden. Die Förderung einer Verkehrsart, die eine geringere Verschmutzung bewirkt als der Straßenverkehr, wird sich auf die Umwelt positiv auswirken. Durch Entlastung des Straßennetzes wird dies auch die Mobilität begünstigen. Deshalb ist die staatliche Förderung des Schienenverkehrs nach den EU-Beihilfavorschriften, insbesondere den Leitlinien der Kommission für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen aus dem Jahr 2008, zulässig. Die Prüfung der Kommission ergab, dass die Regelung allen Eisenbahnunternehmen

offensteht, die auf dem Güterverkehrsmarkt in Italien tätig sind. Im Einklang mit den Leitlinien sollen durch die Regelung die zusätzlichen Infrastrukturaufwendungen und externen Kosten, die Eisenbahnunternehmen tragen, verringert werden. Die zweite, „Marebonus“ genannte Maßnahme ist mit 138 Millionen Euro dotiert, die für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf den Seeweg eingesetzt werden sollen. Speditionen erhalten Beihilfen für die Aufnahme neuer Seeverkehrsdienste oder die Modernisierung bestehender Seeverbindungen.