



Private Güterbahngesellschaften dynamisieren den italienischen Markt. Knapp 20 namhafte Güter-EVU sind bereits landesweit tätig, darunter die Oceanogate Italia S.p.a., ein Unternehmen der Contship Italia-Gruppe.

Güterbahnkorridor Norditalien–Zentraleuropa

Italien will die Chance nutzen

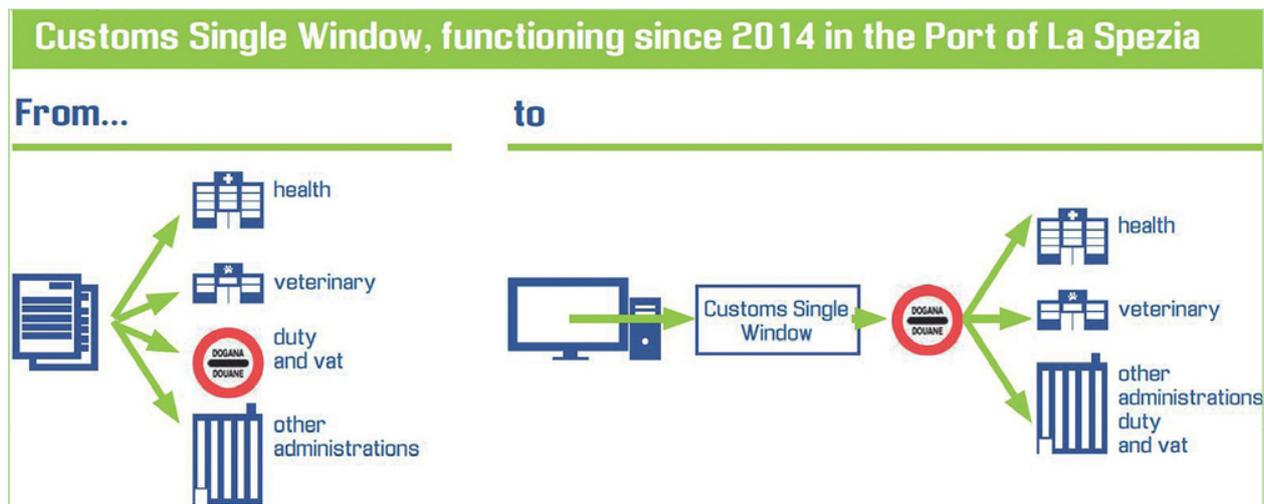
Während Rotterdam seine Kapazität von 12 Millionen TEU auf 30 Millionen in den nächsten Jahren erhöht, entstehen in Italien Alternativen für eine Süd-Nord-Anbindung. Seit die italienischen Reedereien, Logistik- und Bahnunternehmen, Zollbehörden und die staatlichen Stellen das schlummernde Potenzial erkannt haben, ziehen alle an einem Strang.

Nicht nur die Versorgung des Industriegürtels in Norditalien wird angestrebt, auch Zentraleuropa rückt in den Fokus. Teil dieser Strategie sind

auch der neue Gotthard- und später der Brenner-Basistunnel. Mit der Inbetriebnahme von Tiefseebecken, Erweiterung der Bahnhafenanlagen mit

600- bis 800-Meter-Geleisen, Bahn-Zulaufstrecken, Ausbau der Bahnterminals, 4-Meter-Bahnkorridoren

Die Zollanträge und -systeme werden seit zwei Jahren als „Single Window“ für alle administrativen Belange wie Gesundheit, Veterinärzulassungen, Zollgebühren, Mehrwertsteuer usw. abgewickelt und die Vor-Freigabe zwei Tage vor der Schiffsankunft erstellt.



sowie Ausweichstellen für 750-Meter-Züge öffnet sich die Infrastruktur in Nord-Italien ab dem Jahr 2020 schrittweise und durchgängig.

Supply Chain versus Image

Die italienische Staatsbahn, Behörden wie staatlichen Stellen haben nicht das beste Image in Sachen Effektivität und Effizienz. Kundenorientierung war oft ein „Fremdwort“ und bedeutete in erster Linie Mehrarbeit. Fast jede Ankündigung einer Veränderung beantworteten die Gewerkschafter mit Streiks.

Inzwischen hat sich ein merklicher Wandel breitgemacht. 19 private Netz-Bahngüter-EVU dynamisieren den landesweiten Güterverkehr, Zollbehörden sehen sich als integrierenden Bestandteil einer Supply Chain

und regionale Parlamente und Behördenvertreter erkennen das Potenzial für den Arbeitsmarkt. Flexible Arbeitsmodelle erhöhen die Arbeitschancen und werden von privaten Unternehmen im Einvernehmen mit der Belegschaft entwickelt.

Die Hafenbetreiber bauen ihre Anlagen kräftig aus und beschleunigen die Supply Chain, zwei kritische Erfolgsfaktoren im harten See-Land-Geschäft. Im Entladeverkehr, hier das Beispiel La Spezia, wurde gezielt auf Effizienz gesetzt:

- 24/7 Service eingeführt.
- Bahnverladelisten sind 30 Stunden vor Hafeneinfahrt bereit.
- Entladeaufträge stehen einen halben Tag vor Schiffsankunft bereit.
- Dank des neuen, durchgängigen e-Customs-Abfertigungssystems erfolgt die Zoll-Vorfregabe 48 Stunden

vor Hafeneinfahrt des Schiffs.

- Warenverschiebung ab Hafen in das sechs Kilometer entfernte Zolllager ohne Zollformalitäten.
- Verzollung der Ware erst in den Inlandterminals Piacenza, Rivalta Scrivia und Melzo dank Echtzeit-Verfolgung der Ladungseinheiten mittels GPS möglich.
- Ausbau des Hafenbahnhofs auf neun 600 Meter Geleise (heute 200 bis 300 Meter).
- LSCT-Pier mit fünf neuen 600-Meter-Gleisen.

Das Resultat lässt sich messen, seit Januar 2016: Die Bahn-/Lkw-Abfahrt findet 48 bis 60 Stunden früher statt, 14 Prozent der Fracht sind innerhalb von 24 Stunden auf dem Zug, 40 Prozent innerhalb von 48 Stunden. Somit erreicht die Ware die Grenze Schweiz/Deutschland bei Basel in-

ANZEIGE



POWERLINES
GROUP

InnoTrans 2016
20.-23. September
Halle 26 | Stand 226

Systemkompetenz für unsere internationalen Kunden

Zuverlässig. Wirtschaftlich. Sicher.

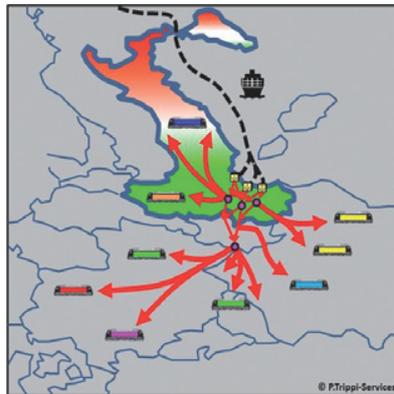
Strominfrastruktur im modernen Nah- und Fernverkehr sowie bei Hochspannungsleitungen vom europäischen Spezialisten.

www.powerlines-group.com

nerhalb von zwei bis zweieinhalb Tagen ab dem ligurischen Hafengebiet. Der heutige Modal Split von 35 Prozent Bahn wird mit diversen Ausbauten der Bahnan-Anschlüsse in wenigen Jahren 50 Prozent erreichen. Ab 2018 wird der neue, von APM Terminals gebaute Tiefseehafen in Savona-Vado mit einer Jahreskapazität von 800.000 TEU die weltweit größten Containerschiffe der Olympic-Baureihe der Reederei MSC mit 19.224 TEU und 16 Metern Tiefgang löschen können. Das könnte nicht nur Hamburg schmerzen: Um den Tiefgang von 16 Metern zu reduzieren, musste im Januar 2015 die CSCL Globe mit 19.100 TEU bei der Ersteinfahrt in die Hansestadt einen Teil der Ladung schon in Rotterdam löschen.

Bahn-Infrastruktur bekommt Gewicht

Entlang der ganzen ligurischen Küste von La Spezia, Genua und Savona herrscht Aufbruchsstimmung. Neben den Hafenanlagen werden auch die Bahnkapazitäten im Hafenumfeld sowie den Zulaufstrecken zu den Terminals in Norditalien ausgebaut. Die



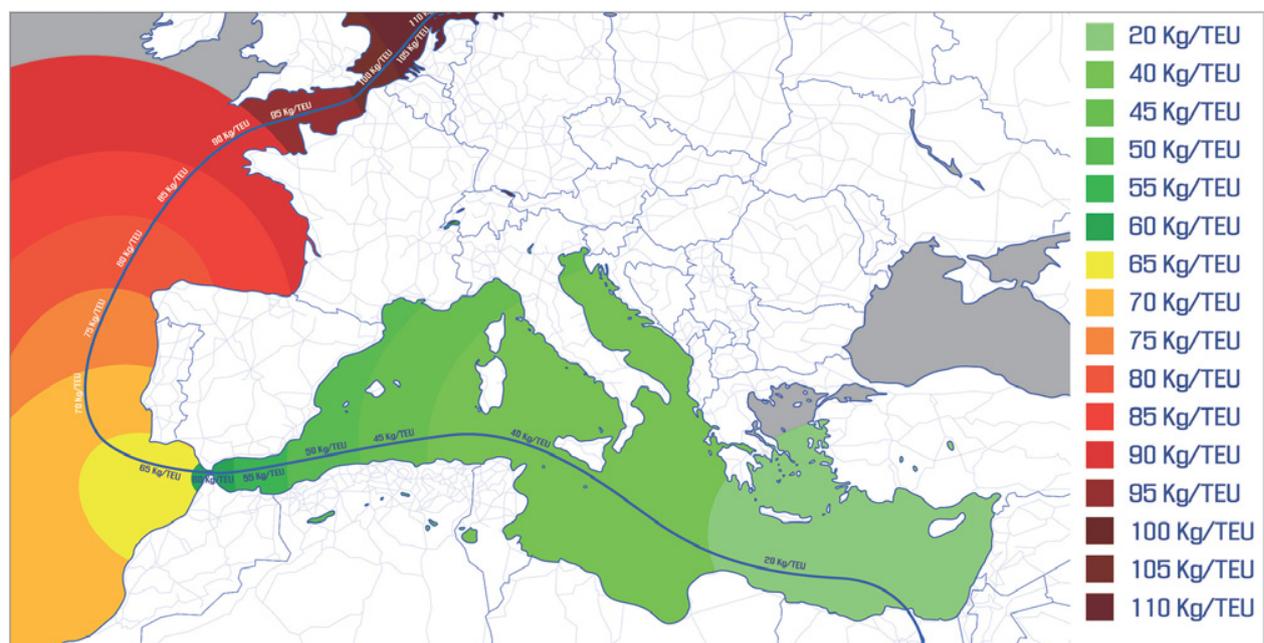
Die Sichtweise ändern – das will die italienische Logistikindustrie erreichen. Ihre Devise: Fokussieren auf Hafen-Kapazitäten und Durchgängigkeit im Süd-Nord-Bahnverkehr.

neue, 55 Kilometer lange Flachbahn „Terzo Valico dei Giovi“ mit 12,5 Promille Steigung ab Genua nach Piemont wird 2021 in Betrieb gehen. Terminals wie Rivalta Terminal Europa in Tortona bei Alessandria und Melzo bei Mailand wurden und werden gleichmäßig und bezüglich ihrer Umschlagkapazitäten ausgebaut. 200 Züge verlassen heute wöchentlich Melzo, davon ein Drittel Richtung Norden durch den Gotthard.

Wenn die Umschlag- und Abfahrtskapazitäten in den ligurischen Häfen ausgebaut sind, wird dies stark zunehmen. Die geplanten Hafenausbauten ermöglichen mehr als das Verdoppeln des Container-Umschlags an der ligurischen Küste bis 2030.

CH-Großverteiler testen südlichen Gateway

Die schweizerischen Großverteiler Migros und COOP sind bereits aktiv im Aufbau der Südanbindung für ihre Güter aus Asien. Die Migros arbeitet im Inlandverkehr mit der SBB Cargo zusammen, um die Güterverlagerung von der Straße auf die Bahn zu fördern. Bis 2023 will COOP CO₂-neutral sein und erwarb deshalb 2010 das Bahnunternehmen railCare. Heute betreibt es regelmäßige Shuttle-Dienste zwischen verschiedenen Terminals in der Schweiz. Wie bei der Migros werden nun die Anbindungen an die Terminals in Norditalien geprüft, um einerseits den Bahnanteil zu erhöhen, andererseits vermehrt Güter ab den ligurischen Häfen zu importieren und somit die zeit- und CO₂-intensive Reise über Rotterdam und Antwerpen zu vermeiden. *pt*



Wenn an der ligurischen Küste gelöscht wird, werden im Asien-Importverkehr fünf Tage Fahrzeit und über 50 Kilogramm CO₂ pro TEU eingespart. Für „CO₂-sensitive“ Konsumgüter ein echter Wettbewerbsfaktor.