

# Güterverkehr in Italien – mit Tücken verbunden

Italien ist kein Bahnland wie die Schweiz; für Güter schon gar nicht. SBB Cargo hat darin eine Marktlücke entdeckt und ist dabei, mit einer eigenen Tochtergesellschaft den italienischen Bahngüterverkehr auszubauen. Der Firmensitz ist in Gallarate.



Marco Terranova, CEO SBB Cargo Italia

Im internationalen Schienengüterverkehr läuft vieles anders als im einheimischen Markt. Und wenn sich dieses «international» auf Italien bezieht, muss noch ein «ganz anders» hinzugefügt werden.

Im folgenden Gespräch erzählt Marco Terranova, CEO von SBB Cargo in Italien, was das Spezielle ist im Schienengüterverkehr mit und in Italien und was die Stärken des Unternehmens sind. Die Fragen stellte Hannes Gysling.

## **Herr Terranova, was für einen Stellenwert hat SBB Cargo im italienischen Bahngütermarkt?**

In Italien liegt der nationale Bahnverkehr zu 90% in den Händen der italienischen Staatsbahn. Im internationalen Verkehr haben die Privatbahnen einen Marktanteil, der inzwischen rund 30% beträgt. SBB Cargo hat dabei eine gute Position. Bisher sind wir in Norditalien aktiv, vor allem im Piemont und in der Lombardei; also dort, wo das Herz der

italienischen Wirtschaft schlägt. Den Markt auf den Langstrecken in den Süden sind wir noch am Aufbauen. Wir fingen bewusst mit dem internationalen, das heisst dem grenzüberschreitenden Verkehr an. Dies war für uns einfacher, weil wir bereits Kunden hatten, die in der Schweiz oder in Deutschland produzieren und ihren Markt nach Italien ausdehnen wollten. Hier können wir unsere Stärken ausspielen. Die Strecken sind länger, die Qualitätsanforderungen höher.

## **Mit welchen Branchen arbeiten Sie zusammen?**

Wir arbeiten mit allen Branchen zusammen. Bezüglich Materialien transportieren wir alles, von Getreide bis Stahl und von Holz bis zu chemischen Substanzen. Letztes Jahr schlossen wir dank der Zusammenarbeit mit der Tochtergesellschaft Chemoil einige Raffinerien in Norditalien an unser Netz an. Im Weiteren transportieren wir alle typischen Exportgüter von Italien. In unserem Portfolio bieten wir sowohl den Containerverkehr, als auch die Rollende Autobahn an.

## **Was für kulturelle Unterschiede erleben Sie zwischen dem schweizerischen und dem italienischen Bahnverkehr?**

Da bestehen einige Unterschiede, angefangen bei der Verkehrspolitik: In der Schweiz existieren klare Entscheide von Volk und Regierung bezüglich der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Italien kennt so etwas nicht. Im Gegenteil, Italien hat eine ausgesprochen starke Lobby für den Strassengütertransport. Dazu kommt, dass die Bahn in Italien qualitativ ungenügend arbeitet. Die Kombination dieser beiden Faktoren erschwert den Einstieg in den italienischen Bahngütermarkt. In diesem Mentalitätsbereich sind denn auch die markanten Unterschiede zu Italien am deutlichsten auszumachen: In der Schweiz genießt die Bahn grosse Aufmerksamkeit und Unterstützung. Zudem ist die Bahn auch ein Transportmittel für den Güterverkehr, auf das man stolz ist und das gepflegt wird. Qualität, Pünktlichkeit, eine saubere Abwicklung der Aufträge – diese Mentalität der Schweiz bringen wir von SBB Cargo in den italienischen Markt ein. Der Status quo in Italien ist nicht erfreulich. Wir wollen aber beweisen,

dass es auch in Italien möglich ist, im Bahnverkehr eine gute Qualität zu erbringen. Wir setzen uns in der Regierung in Rom für eine bessere Verkehrspolitik ein.

**In der Schweiz ist es oft so, dass Geschäftspartner der Bahn eigene Anschlussgleise zu ihrem Unternehmen besitzen. Gibt es das in Italien auch?**

Weil in erster Linie der Strassentransport unterstützt wird, ist auch die ganze Bahninfrastruktur vernachlässigt. Daher finden wir in Italien sehr selten Kunden, die ein Anschlussgleis besitzen; und diese sind meistens nicht mehr in Betrieb. Eine geringe Anzahl grosser Firmen unterhalten Anschlussgleise, aber die Mehrheit der Industrieunternehmen kennt das nicht. In der Feinverteilung und im flächendeckenden Transport eignen sich die Lastwagen am besten. Es geht mir nicht um «entweder Strasse oder Schiene». Aber es muss ein neues Gleichgewicht zwischen dem Strassen- und Schienentransport geschaffen werden.

**Was ist speziell zu beachten, bei der Zusammenarbeit mit der italienischen Bahn und ihren Mitarbeitern, beispielsweise bezüglich Gewerkschaften?**

Die Gewerkschaften sind ein wichtiger Aspekt in der Zusammenarbeit mit Italien. Es ist aber eine schwierige Situation. Traditionsgemäss beherrschen und steuern die Gewerkschaften die italienische Bahn, sehr zum Nachteil der Staatsbahn. Wir von SBB Cargo müssen sehr klar auftreten und betonen, dass wir ein privates Eisenbahnunternehmen sind. Es ist wichtig zu zeigen, dass unsere Aktionäre bezüglich Finanzen und Produkte mitentscheiden, und dass wir am Ende des Jahres eine positive Bilanz vorweisen müssen. Für die Gewerkschaften in Italien ist dieser Aspekt eine neue Situation. Wir kombinieren die guten Eigenschaften der beiden Länder, um in Italien erfolgreich zu sein. Wir bringen das schweizerische Know-how auf die Gleise: Unsere Kernkompetenzen sind Qualität, Zuverlässigkeit und Stabilität. Aber was im Markt in Italien ebenfalls wichtig ist und nicht unterschätzt werden darf: Wir treten als Italiener auf. Wir wissen, in welcher Art und Weise mit einem Beamten, mit Behörden oder mit den Kunden umzugehen ist.

**Welche länderspezifischen Standards sind im grenzüberschreitenden Verkehr Schweiz-Italien zu beachten?**

**Was sind Ihre Erfahrungen dabei und welche Lerneffekte haben Sie daraus gewonnen?**

Es ist in ganz Europa so, dass jedes Unternehmen sozusagen auf seiner eigenen Schiene fährt. So bestehen tatsächlich Unterschiede,



SBB Cargo unterwegs in Italien.

sowohl in der Technik, wie in den Reglementen und dem Rollmaterial. Wenn wir also grenzüberschreitenden Verkehr anbieten wollen, gilt es sowohl die Reglemente der Schweiz, wie jene Italiens oder Deutschlands zu beachten. Das kostet viel Geld und Aufwand. Es beginnt bereits bei der Ausbildung. Die Lokführer müssen lernen, was in den einzelnen Ländern anders ist und erkennen, wo die Knackpunkte liegen. Unsere Loks sind Mehrstromlokomotiven und für mehrere Sicherheitssysteme gebaut. Die Lokführer, die nach Italien fahren, müssen auch die italienische Lokführerausbildung absolviert haben. Aber die erzielten Erfolge lassen sich sehen: Weil unsere Lokführer sich mit Mehrstromlokomotiven auskennen, müssen wir an der Grenze nicht das Personal auswechseln. Zudem fallen die Rangierkosten geringer aus. Das bringt uns Vorteile.

**Sie bilden Lokführer in Italien aus.**

**Wie sieht das konkret aus?**

Wir haben bezüglich Lokführer von Beginn weg die richtige Entscheidung getroffen. So holten wir uns Menschen aus andern Berufen und bildeten sie zu Lokführern aus. Dafür bauten wir eine eigene Schule auf, in der nicht nur die einzelnen technischen Systeme vermittelt werden, sondern auch die Schweizer Arbeitskultur, unsere wichtigsten Werte wie Qualität und Zuverlässigkeit.

**In Italien gelten Sicherheitszertifikate nur für bestimmte Strecken. Ist das nicht eine zusätzliche Schwierigkeit?**

Doch, denn jede Strecke muss genehmigt werden. Um diese Bewilligung zu erhalten, werden unsere Lokführer auf jeder Strecke zweimal in beiden Richtungen von einem italienischen Beamten, einem Territorial, begleitet. Und wenn der Lokführer innerhalb von sechs Monaten diese Strecke nicht mehr gefahren ist, muss er die Fahrten in Begleitung erneut auf sich nehmen. Für uns bedeutet es einen grossen Aufwand, diese Genehmigungen für alle Lokführer immer aufrecht zu erhalten. Um unser Netz auszudehnen, benötigen wir deswegen auch mehr Zeit.

**Wo liegen die Chancen Ihres Unternehmens in der Zukunft?**

Zunächst besteht unsere Chance darin, unser Produktionssystem durch ein breiteres Verkehrsangebot noch weiter zu optimieren, aber auch durch eine Verbesserung des bestehenden Standards. Zu unserer grossen Freude stellen wir fest, dass unsere bisherigen, aber auch die potenziellen Kunden in Italien breites Interesse an unseren Dienstleistungen zeigen. Sie sehen bei uns, dass auch die Bahn ein qualitativ ausgezeichnetes Gütertransportmittel sein kann. Die Unternehmen in Italien sind nicht grundsätzlich gegen die Bahn eingestellt. Sie haben einfach noch nicht erfahren, dass die Bahn ein Transportmittel sein kann, das ihren Qualitätsanforderungen entspricht. Wir beweisen nun, dass dies möglich ist. Und so gewinnen wir neue Kunden und Aufträge. Hinzu kommt, dass sich der bisherige Monopolist aus finanziellen Schwierigkeiten und strategischen Gründen immer mehr zurückzieht und damit auch Platz frei macht. Wir sehen ein grosses Potenzial im italienischen Güterverkehr und sind gewillt, dieses zu nutzen.

**Worin sehen Sie die Stärke von SBB Cargo in Italien?**

Unsere grösste Stärke liegt darin, dass wir keine Standardlösungen anbieten, sondern gezielte kundenspezifische, umfassende Logistikprodukte und -dienstleistungen. Wir sprechen uns mit den Kunden ab und erstellen die Projekte gemeinsam mit ihnen. Diese Kundenorientierung macht den entscheidenden Unterschied aus zur Staatsbahn, die keine individuellen und massgeschneiderte Lösungen kennt. Wir eruieren die Kundenbedürfnisse und erarbeiten mit ihnen zusammen eine Lösung. Diese Kundenorientierung, die unternehmerische Führung und damit verbunden die Kundenzufriedenheit sind entscheidend für unseren Erfolg. Unser Markt in Italien wächst seit Jahren und darauf sind wir stolz. ☺

Info: SBB Cargo Italia srl  
Via Damiano Chiesa 2, 21013 Gallarate  
Tel. +39 0331 24 85 11, [www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com)