



Cargo

DB Cargo Italia S.r.l.
Via Giovanni Spadolini, 12
I-20026 Novate Milanese (MI)
www.dbcargo.com

Business Development
Andrea Mattiato
Telefono +39 02 8502 3892
Telefax +39 02 8502 3801
Andrea.mattiato@deutschebahn.com

DB Cargo Italia S.r.l. • Via Giovanni Spadolini, 12 • I-20026 Novate Milanese (MI)

Spett.le

Autorità di Regolazione dei Trasporti
Ufficio Accesso alle Infrastrutture
C.a. Direttore Ing. Roberto Piazza
Trasmesso via PEC a: pec@pec.autorita-trasporti.it

Prot.: DIR-2-047 del 04/02/2022

E p.c.

Spett.le

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
Direzione Commerciale
C.A. Direttore Ing. Christian Colaneri
Trasmesso via PEC a: rifi-dce@pec.rfi.it

Novate Milanese, 04/02/2022

Oggetto: Delibera 183/2021. Consultazione sull'istanza presentata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, in applicazione della misura 13, punto 13.18 della delibera n. 130/2019 dell'Autorità, relativamente all'estensione del regime del Gestore Unico del "Comprensorio Ferroviario del Porto di Trieste e logistiche collegate" ai comprensori di Monfalcone e Cervignano.

Contributo di DB Cargo Italia S.r.l. ("DBCI"). Versione pubblica.

Egregio Ing. Piazza,

DBCI ringrazia Codesta Spettabile Autorità per l'opportunità concessa alle Imprese Ferroviarie ("IF") di poter esprimere una loro valutazione in merito alla richiesta presentata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale (la "AdSP MAO") di estendere il regime del Gestore Unico ("GU") attualmente presente nel comprensorio ferroviario di Trieste anche al comprensorio di Monfalcone e all'impianto di servizio RFI di Cervignano Smistamento ("Cervignano") e all'interporto raccordato. Il tema è particolarmente rilevante per la scrivente, in quanto DBCI è attualmente una delle principali IF operanti a Cervignano e, pertanto, ogni modifica del modello organizzativo e gestionale dell'impianto ha un effetto notevole sui nostri traffici, per le ragioni esposte di seguito.

Infatti, Cervignano rappresenta, a partire dalla seconda metà del 2019, uno dei cd. "hub" di smistamento ("Hub") della rete di trasporto a carro singolo operati da DBCI, altresì denominato traffico diffuso (il "Traffico Diffuso"). Il Traffico Diffuso si differenzia dagli altri servizi merci per la possibilità unica di offrire sul mercato anche il trasporto di piccoli quantitativi di merce, che utilizzano anche solo parzialmente la capacità del treno o addirittura una porzione di un singolo carro, volumi che altrimenti trovano risposta solo nel traffico su gomma. Questo servizio, non sostituibile con altre tipologie di trasporti ferroviari a pari condizioni di efficienza, rappresenta attualmente una quota non trascurabile del mercato del trasporto ferroviario merci, pari al 5% del volume totale [...omissis...]. In tal modo, il Traffico Diffuso contribuisce in modo significativo allo spo-

Pag. 1/3

DB Cargo Italia S.r.l.
Cap. Soc. € 3.000.100,00 i.v.
Società soggetta all'attività di
direzione e coordinamento di
DB Cargo AG
(art.2497 bis C.C.)

DIREZIONE E SEDE OPERATIVA
Via Giovanni Spadolini, 12
I-20026 Novate Milanese (MI)
Tel. +39 02 8502 3800
Fax +39 02 8502 3801
PEC: dbcargo.italia@pec.it

SEDE LEGALE
Piazzale Cadorna, 14
I-20123 Milano
Iscr. Reg. Imp. di Milano C.F. e P.IVA
03704830961
C.C.I.A.A. Milano - R.E.A. 1695121



stamento di merce dalla gomma alla rotaia, pilastro fondamentale dell'attuale politica dei trasporti tanto a livello europeo quanto nazionale.

Il Traffico Diffuso prevede l'effettuazione di treni a composizione mista, i cui carri, in appositi Hub, vengono selezionati e raggruppati per destinazione. L'attività consiste nell'effettuazione, in autoproduzione, di numerosi movimenti di manovra allo scopo di raggruppare i carri dei treni in arrivo secondo destinazione e di ricoverarli successivamente (con tempi di sosta che possono eccedere la giornata) fino alla partenza del primo treno programmato per la destinazione del gruppo di carri.

[...omissis...]

Lo sviluppo di Cervignano come Hub della rete del Traffico Diffuso è stata possibile grazie, in particolar modo, alla capacità messa a disposizione da parte di RFI all'interno di un impianto con buone prospettive di sviluppo e rilancio nei prossimi anni. A conferma di questo, RFI ha infatti in programma di riattivare, entro il 2022, il cd. Fascio Vuoti, ossia una parte dell'impianto che ben si presta alle attività di smistamento, così da avere maggiore capacità disponibile nel resto dello scalo per poter soddisfare le richieste di altri traffici.

Tutte le attività di smistamento nell'Hub di Cervignano, così come in altri Hub, sono effettuate da DBCI in autoproduzione, cosa che permette all'IF di avere grande flessibilità nell'organizzazione di manovre e traffici [...omissis...].

Pertanto, l'impossibilità di continuare a svolgere manovre in autoproduzione, come evidente dalla Relazione riguardante le motivazioni alla base della richiesta di estensione del regime di Gestore Unico (la **"Relazione"**) predisposta dall'AdSP MAO¹, rischia di minare la sostenibilità dei traffici svolti da DBCI a Cervignano.

Infatti, dalla documentazione dell'AdSP MAO emerge la volontà di destinare l'intero scalo di Cervignano al traffico ferroviario marittimo da/per Trieste. Di conseguenza, anche l'attività primaria dell'operatore di manovra scelto dal GU (l'**"Operatore di Manovra"**) sarà la manovra di terminalizzazione dei treni da/per l'interporto, oltre ad altre attività ancillari al solo trasporto marittimo, che presenta caratteristiche estremamente diverse dal Traffico Diffuso. La Relazione non prevede, infatti, che l'Operatore di Manovra effettui anche attività di smistamento in favore di altre IF o, qualora si volesse considerare lo smistamento come rientrante tra i *"servizi complementari"* indicati a pag. 11 del documento, questa attività, proprio perché complementare, sarebbe svolta dall'Operatore di Manovra solo in presenza di capacità residua, una volta soddisfatte le richieste delle IF del trasporto marittimo.

È quindi evidente come l'eventuale assoggettamento di Cervignano al regime di GU presenti numerose criticità per DBCI, la quale non potrebbe più offrire l'attuale servizio del Traffico Diffuso, nonostante questo servizio non abbia presentato sinora alcuna incompatibilità con gli altri traffici presenti nell'impianto.

Infatti, da un punto di vista più generale, l'attuale regime di autoproduzione vigente a Cervignano non rappresenta una fonte di *"sovraposizioni, interferenze ed inefficienze imputabili all'attuale modello di esercizio"* come invece indicato nella Relazione. L'impianto è oggetto di attività di ampliamento e adeguamento tecnologico da parte di RFI, avviate ben prima del progetto dell'AdSP MAO in discussione, volte proprio ad aumentare la capacità disponibile per soddisfare le continue richieste di accesso di varie IF. Cervignano non rappresenta infatti solo *"una banchina estesa dei porti di Trieste e Monfalcone"*² ma è un impianto di servizio a vocazione nazionale ed internazionale poiché:

- fa parte dei Corridoi Ferroviari Merci Mediterraneo e Baltico-Adriatico;
- è una delle pochissime località di servizio atte alla sosta tecnica di convogli che vengono poi rilanciati su varie località di servizio a notevole distanza, come dimostrato anche dai Treni di Collegamento, tutti destinati a località esterne al Friuli - Venezia Giulia.

¹ Si veda pag. 5 dell'Allegato 3 alla richiesta dell'AdSP MAO.

² Pag. 2 della Relazione.



In sostanza, quindi, l'inserimento dell'impianto di Cervignano nell'ambito di un comprensorio ferroviario e il contestuale assoggettamento dello scalo al regime di GU rischierebbero di avere un effetto negativo sulla capacità dello stesso, in quanto:

- buona parte, se non la totalità, dei traffici di DBCI non verrebbe più effettuata, a tutto discapito del sistema "ferrovia". Tale calo di volumi non sarebbe compensato con l'arrivo dei (pochi) nuovi traffici inclusi nell'Accordo Quadro tra l'AdSP MAO e RFI indicati a pag. 3 della Relazione³;
- la focalizzazione "locale" dell'impianto non permetterebbe di attrarre alcun tipo di traffico diverso da quello marittimo da/per Trieste;
- in generale, la stessa capacità d'infrastruttura di una buona parte del Nord-Est sarebbe limitata, in quanto, per via della continua opera di razionalizzazione della rete da parte di RFI, non esistono impianti con potenzialità paragonabili a quelle di Cervignano.

DBCi non può quindi essere d'accordo con una proposta che, in un momento di crescita e rilancio del trasporto ferroviario, limiterebbe ingiustificatamente la capacità disponibile per talune categorie di traffici, determinando un utilizzo per nulla ottimale dell'infrastruttura e riducendo, di fatto, il volume di introiti di RFI, la quale, come noto a Codesta Spettabile Autorità, ha recentemente lamentato un calo della domanda di alcuni servizi d'impianto, tra i quali proprio l'accesso e l'utilizzo alle aree di composizione e scomposizione e di quelle di sosta e deposito dei veicoli (ossia proprio di quei servizi attualmente offerti a Cervignano).

Discorso diverso vale, infine, per Monfalcone, scalo ferroviario che, per via delle caratteristiche differenti da Cervignano, non ci pare incompatibile con la presenza di un GU, purché il servizio di manovra sia offerto a condizioni eque, trasparenti e non discriminatorie in favore di tutti i richiedenti, con lo scopo di massimizzare la capacità offerta e, come previsto da Codesta Spettabile Autorità, in un'ottica di contenimento dei costi per gli utenti.

Alla luce di quanto esposto, DBCI chiede quindi a Codesta Spettabile Autorità di:

- non autorizzare l'estensione del comprensorio ferroviario di Trieste, così come proposto dall'AdSP MAO, perlomeno a Cervignano e, pertanto, permettere alle IF di continuare ad effettuare l'attività di manovra in autoproduzione, come previsto da RFI;
- nella denegata ipotesi di inclusione di Cervignano nel comprensorio citato,
 - limitare l'ambito di operatività del GU in tale impianto solamente ad un'area strettamente funzionale alla manovra dei traffici marittimi di competenza dell'AdSP MAO;
 - prevedere la salvaguardia di una adeguata area dell'impianto per l'attività di manovra in autoproduzione da parte delle altre IF e per la sosta dei relativi treni e carri. In tale eventualità, DBCI chiede altresì a Codesta Spettabile Autorità di poter attivare un tavolo tecnico con i vari soggetti coinvolti (IF, RFI e AdSP MAO) per definire in maniera congiunta il perimetro di tali aree.

Vi chiediamo infine di poter esporre le ragioni e le richieste di DBCI, sinteticamente evidenziate nel presente documento, nel corso di una apposita audizione con i Vostri Spettabili Uffici.

Confidiamo che quanto qui espresso sia tenuto in debita considerazione da parte Vostra. Nel rimanere a Vostra disposizione per qualsiasi necessità di approfondimento e chiarimento, con l'occasione Vi porgiamo i nostri migliori saluti.

Ing. Emanuele Vender

Amministratore Delegato/ COO
DB Cargo Italia S.r.l.

³ Da quanto emerge dalla Relazione, si tratta solamente di 12 circolazioni a settimana tra Trieste e Cervignano, oltre a 6 circolazioni a settimana tra Trieste e Villa Opicina [...omissis...].