

DB Cargo Italia S.r.l.
Viale Vincenzo Lancetti, 29
I-20158 Milano (MI)
www.dbcargo.com

Emanuele Vender
Managing Director Operations
Emanuele.Vender@deutschebahn.com

Prot.: DIR-2-229

del: 19/06/2026

Spett.le
Autorità di Regolazione dei Trasporti
Ufficio Accesso alle infrastrutture ferroviarie e
portuali
C.A. Ing. Roberto Piazza

Trasmesso via PEC
pec@pec.autorita-trasporti.it

Milano, 19 giugno 2026

OGGETTO: Revisione delle misure di regolazione approvate con la delibera n.70/2014»

Spettabile Autorità di Regolazione dei Trasporti,

Si riportano di seguito le osservazioni di DB Cargo Italia aventi ad oggetto il documento “Revisione delle misure di regolazione sull’accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie approvate con la delibera n. 70/2014. Documento di consultazione”.

Si ritiene anzitutto necessario condividere una considerazione rispetto alla struttura di mercato del comparto merci rappresentata nell’Analisi di impatto della regolazione, che fornisce un quadro della situazione al 2023. Tale rappresentazione è obsoleta e non tiene conto delle partecipazioni esistenti tra le diverse società che ne compongono il mercato.

Pertanto, si ritiene che il combinato disposto delle misure 8 e 9 **non sia di per sé una garanzia di allocazione della capacità nel rispetto dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione**. Le nuove norme proposte rendono il sistema di assegnazione più complesso e non sembrano basarsi su un’adeguata analisi di mercato e delle dinamiche che lo governano.

È inoltre importante evidenziare che il comparto merci ha priorità solamente in orario notturno (dalle ore 22:00 alle ore 6:00), fascia in cui si concentrano la maggior parte delle interruzioni programmate in orario delle linee e degli impianti, oltre alla non disponibilità della quasi totalità degli impianti di terminalizzazione indispensabili al servizio merci. Di conseguenza, le attività tendono inevitabilmente a concentrarsi in alcune fasce orarie; l’introduzione di ulteriori limitazioni in termini di soglie di capacità, che si aggiungono alla già residuale priorità che è attribuita al traffico merci sulle 24 ore rischiano di risultare in discriminazioni che potrebbero non permettere più di operare in efficienza sul mercato.

Per i motivi sopra esposti si ritiene che la **misura 9.1 non sia adatta al contesto del comparto merci ferroviario e, al momento, non sia necessario definire a priori dei limiti di capacità assegnabile in sede di allocazione annuale**. Qualora, in futuro, risulti evidente tale necessità, si propone l’effettuazione di una nuova valutazione d’impatto coadiuvata da simulazioni su diverse sezioni di rete congestionate e l’analisi dell’effetto della regolazione sui diversi segmenti di mercato.

Di seguito le nostre osservazioni puntuali presentate nel formato richiesto dall'Allegato B.

Emanuele Vender

Amministratore Delegato Operativo

DB Cargo Italia S.r.l.

	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
3.4	Nel caso di porzioni di infrastruttura dichiarate sature, il GI ha facoltà di definire a seguito di consultazione con il mercato - e operando nel rispetto sia dei principi di cui alla Misura 4.2, sia della Misura 2 dell'Allegato A alla delibera n. 116/2025, che costituiscono il riferimento per l'utilizzo efficace ed ottimale dell'infrastruttura - una modalità di utilizzazione predefinita di tali porzioni di infrastruttura (modello di esercizio con <i>capacità pre-planned</i>) giustificandone il ricorso attraverso l'analisi di capacità e individuando: i) le relazioni origine-destinazione principali e secondarie che utilizzano/hanno utilizzato nell'arco degli ultimi 10 anni/che si prevede possano ragionevolmente utilizzare, nel rispetto dei principi generali di accessibilità di cui alla misura 6, le porzioni di infrastrutture sature; ii) le modalità di utilizzazione di tali porzioni di infrastruttura tramite appositi canali orari di cui sono specificati la velocità di riferimento, le relazioni origine/destinazione (con le eventuali fermate commerciali) che possono essere servite, i segmenti di mercato (pax o merci) di pertinenza; iii) specifici limiti assegnabili per singolo richiedente, non superiori rispetto a quelli previsti dalle misure 8 e 9 rispettivamente per la capacità quadro (da applicarsi sempre anche ad accordi	Nel caso di porzioni di infrastruttura dichiarate sature, il GI ha facoltà di definire a seguito di consultazione con il mercato - e operando nel rispetto sia dei principi di cui alla Misura 4.2, sia della Misura 2 dell'Allegato A alla delibera n. 116/2025, che costituiscono il riferimento per l'utilizzo efficace ed ottimale dell'infrastruttura - una modalità di utilizzazione predefinita di tali porzioni di infrastruttura (modello di esercizio con <i>capacità pre-planned</i>) giustificandone il ricorso attraverso l'analisi di capacità e individuando: i) le relazioni origine-destinazione principali e secondarie che utilizzano/hanno utilizzato nell'arco degli ultimi 10 anni/che si prevede possano ragionevolmente utilizzare, nel rispetto dei principi generali di accessibilità di cui alla misura 6, le porzioni di infrastrutture sature; ii) le modalità di utilizzazione di tali porzioni di infrastruttura tramite appositi canali orari di cui sono specificati la velocità di riferimento, le relazioni origine/destinazione (con le eventuali fermate commerciali) che possono essere servite, i segmenti di mercato (pax o merci) di pertinenza; iii) specifici limiti assegnabili per singolo richiedente, non superiori rispetto a quelli previsti dalla misura 8	Si propone la modifica della misura 3.4 per adeguarla alla proposta di cancellazione della misura 9.1, successivamente illustrata, e introdurre una soglia alla capacità predefinita assegnabile in sede di allocazione annuale per richiedente e per segmento di mercato.

	quadro vigenti) e annuale (da applicarsi se, in sede di allocazione annuale, sono presenti conflitti non risolti).	<u>per la capacità quadro (da applicarsi sempre anche ad accordi quadro vigenti) e, in caso si siano registrati conflitti in sede di allocazione annuale, la capacità massima assegnabile per tratta ferroviaria e fascia oraria a ciascun richiedente (compresa quella assegnata in accordo quadro) non può essere superiore al 30% per singolo richiedente per segmento di trasporto.</u>	
9.1	In caso di conflitti tra richieste in sede di allocazione annuale, il limite massimo di capacità annuale assegnabile per tratta ferroviaria e fascia oraria, ivi compresa la capacità quadro già assegnata, al singolo richiedente capacità per segmento di trasporto è pari al 30% della capacità disponibile.	Si propone la <u>cancellazione</u> del paragrafo. In caso di conflitti tra richieste in sede di allocazione annuale, il limite massimo di capacità annuale assegnabile per tratta ferroviaria e fascia oraria, ivi compresa la capacità quadro già assegnata, al singolo richiedente capacità per segmento di trasporto è pari al 30% della capacità disponibile.	Si ritiene che la previsione di una soglia max. di capacità non sia di per sé una garanzia di allocazione della capacità nel rispetto dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione. Inoltre, l'introduzione della soglia del 30% rischia di far terminare servizi commerciali attivi e funzionanti, favorendo servizi non ancora avviati e di cui non si conosce la sostenibilità. Questo comporterebbe la dismissione di attività in essere e il cui utilizzo è dimostrabile, creando una forte discriminazione, che nel caso del mercato merci è difficilmente ripristinabile (è cosa nota che recuperare un servizio merci che viene spostato su strada è molto difficile e richiede tempi molto lunghi).
9.2	In caso di conflitti tra richieste afferenti a due differenti segmenti o sotto-segmenti di mercato in sede di allocazione annuale, il limite massimo di capacità annuale per tratta ferroviaria e fascia oraria assegnabile al segmento merci e a ogni sotto-segmento passeggeri OSP e passeggeri a mercato, è pari al 60% della capacità disponibile. Tale limite non è applicabile nel caso delle linee relative a infrastrutture specializzate.		Si sottolinea che il comparto merci ha priorità solamente in orario notturno (dalle ore 22:00 alle ore 6:00), fascia in cui si concentrano la maggior parte delle interruzioni programmate in orario delle linee e degli impianti, oltre alla non disponibilità della quasi totalità degli impianti di terminalizzazione indispensabili al servizio merci. Di conseguenza, le attività tendono inevitabilmente a concentrarsi in alcune fasce orarie; l'introduzione di ulteriori limitazioni in termini di soglie di capacità, che si aggiungono alla già

			residuale priorità che è attribuita al traffico merci sulle 24 ore rischiano di risultare in discriminazioni che potrebbero non permettere più di operare in efficienza sul mercato.
--	--	--	--