



24/11/2017

Pieralberto Vecchi, AD di DB Cargo Italia Services

Recentemente insignita del premio "Il Logistico dell'Anno 2017" per il progetto "Rete a carro singolo", DB Cargo è da tempo una realtà consolidata nel nostro Paese. Ma quali sono i suoi reali obiettivi per il nostro mercato? Lo abbiamo chiesto a Pieralberto Vecchi, AD di DB Cargo Italia Services, la società commerciale che gestisce assistenza e consulenza per i clienti del trasporto ferroviario della rete DB Cargo in Italia.

Image: _DSC7652%5B1%5D.JPG

Pieralberto Vecchi, a destra, assieme al presidente Marteen de Ridder, nonché al vicepresidente di Assologistica, Massimiliano Montalti in occasione dell'assegnazione del premio Il Logistico dell'Anno 2017

La vostra organizzazione è emanazione della più grande ed efficiente impresa ferroviaria europea: che ruolo giocate nel nostro Paese? VECCHI: La DB (Deutsche Bahn), ovvero le ferrovie tedesche, ha elaborato il piano "DB 2020" con il quale si prefigge di unire ferroviariamente l'Europa, mediante una rete interconnessa con tutti i Paesi dove la nostra organizzazione è presente. Lo scopo è di inserire i clienti europei all'interno di un network internazionale che non ha eguali nel Vecchio Continente, grazie a tutte le filiali di DB Cargo che si estendono dalla Spagna alla Romania e dalla Scandinavia all'Italia, senza escludere i nuovi servizi ferroviari da e per la Cina lungo la cosiddetta "via della seta". **Per tornare all'Italia, il nostro compito è dunque quello di contribuire a connettere il Paese a tutti gli access points della rete europea delle DB.**

Attraverso la filiale italiana, DB Cargo ha riorganizzato nel nostro Paese la rete a carro singolo collegandola al proprio network europeo e dotandola di 4 hub e oltre 60 punti tra siti di trasbordo e collegamenti a raccordi privati. Quali i reali vantaggi di questa operazione? VECCHI: Siamo gli unici a garantire su larga scala i trasporti a carro singolo, una modalità di servizio praticamente abbandonata dalla gran parte degli operatori sul mercato e che noi invece riusciamo a gestire in termini commercialmente validi, grazie all'inserimento in un sistema profondamente strutturato e internazionale come quello della rete del gruppo DB. Questo permette ai clienti, che non hanno volumi sufficienti per spedire un treno completo, di utilizzare la ferrovia per carri singoli o gruppi di carri. **Si tratta comunque di un servizio che, vista la natura stessa del sistema economico-produttivo dell'Italia, fatto per lo più di PMI, risponde appieno alle reali necessità del mercato.** Dietro al successo di questa formula ci sono però altri fattori, che sono il poter contare su una struttura consolidata di railports e su una gestione oculata dei vagoni.

Ne vogliamo parlare? Partiamo dal network dei railports... VECCHI: I railports sono impianti privati di interscambio ferro-gomma aperti all'accesso pubblico per i clienti non raccordati. Sono stati progettati per gestire svariate tipologie di merci, imballate o non imballate, solide o liquide, su pallet o sfuse. Dispongono di attrezzature di trasporto appropriate, dal carrello a forche al nastro trasportatore, dal muletto alla gru. Consentono di trasbordare le merci fra due diversi vettori, su ferrovia e su strada e il trasbordo può avvenire in modo diretto oppure le merci possono essere stoccate temporaneamente. Tale prassi consente ai clienti di ridurre le dimensioni dei propri magazzini e di sostituirli con una soluzione mista, in cui la maggior parte del viaggio viene effettuata in treno; a questa seguono il trasbordo, lo stoccaggio presso il railport, nonché il trasporto a monte e a valle su strada. **DB Cargo Italia conta sui seguenti railports situati a Torino Orbassano, Desio, San Zeno, Verona, Grisignano, Castelguelfo, Dinazzano, Anagni e Maddaloni.**

... e veniamo al "wagon management". VECCHI: I vagoni utilizzati nel traffico diffuso a carro singolo sono dei tipi più diversi, in funzione delle merci da trasportare. E questo può creare qualche problema nella gestione dell'uso ottimale dei rotabili, cioè nel raggiungere l'obiettivo di farli viaggiare quanto più possibile pieni e ridurre al minimo i viaggi a vuoto per il riposizionamento. **DB Cargo proprio per questo ha potenziato molto in Italia l'attività di fleet-management del parco carri, per garantirsi la massima produttività della flotta, ridurre di conseguenza il costo globale del servizio ed essere più competitiva rispetto al trasporto su strada.** Fatto che ci ha permesso di offrire ai clienti il servizio a carro singolo anche per tratte domestiche e non solo internazionali.

Dei vari segmenti merceologici serviti quali incidono di più nel vostro business col mercato italiano?

VECCHI: Movimentiamo merci ad alta intensità ferroviaria, ovvero acciaio (principalmente nell'area di Brescia), legname e carta (nel nord Ovest), automotive (nord Est), materie prime (in centro Italia), nonché beni di largo consumo, quali conserve di pomodoro.

Può chiarire i vostri rapporti con DB Schenker, anche nel nostro Paese? VECCHI: L'operatore logistico facente parte del mondo DB funge spesso da nostro partner logistico per gestire servizi door-to-door, nonché da partner commerciale per lo sviluppo di nuovi traffici, pur mantenendo la nostra neutralità sul mercato come vettore ferroviario

Il vostro network arriva anche a Marcianise: in che misura siete interessati al business del Sud Italia?

VECCHI: Attualmente effettuiamo due servizi a settimana per Maddaloni; l'obiettivo è quello di aumentare i volumi nel Mezzogiorno, anche se la forte e competitiva concorrenza del camion non ci permette di intercettare tutta la domanda.

Oltre al trasporto ferroviario tradizionale come siete posizionati nel traffico intermodale? VECCHI: Come gruppo DB siamo storicamente presenti nel settore intermodale con diversi servizi internazionali da e per l'Italia. **A questi si è aggiunto di recente un collegamento intermodale domestico, che dal luglio dello scorso anno unisce con successo l'interporto Quadrante Europa di Verona e l'interporto Toscano Amerigo Vespucci a Guasticce (Livorno) con tre circolazioni settimanali.** Obiettivo di questo servizio è di raccogliere traffici con origine e destino le aree di Verona, Trento, Bolzano, Vicenza, Mantova e Brescia; attraverso poi la rete di relazioni

ferroviarie che partono da Verona, il porto di Livorno raggiunge anche gli appetibili mercati dell'Europa centro-settentrionale. Con lo stesso principio, stiamo studiando altri collegamenti nazionali.

Con la fondazione di Mercitalia Rail come nuova divisione cargo di Trenitalia c'è stato un nuovo inizio per il merci ferroviario italiano. Come vi relazionerete con tale divisione? VECCHI: La "cura del ferro" sta dando i suoi frutti e il settore ferroviario merci in generale è finalmente in ripresa. I dati degli ultimi due anni mostrano un trend positivo sia per gli associati Fercargo (che rappresenta le imprese ferroviarie private) che per Mercitalia. Le imprese ferroviarie sono al tempo stesso concorrenti e partner per lo sviluppo dei traffici. **Per questo motivo la nascita del polo Mercitalia può rappresentare una risorsa per il nostro settore: se la qualità del servizio ferroviario aumenterà, tutti saranno spinti a migliorarsi e anche la politica dovrà per forza porre la dovuta attenzione al settore ferroviario.**

DB Cargo Italia è membro di Fercargo, come giudicate questa esperienza? VECCHI: Fercargo è un'associazione che si è rivelata fondamentale per innalzare l'attenzione della politica sul nostro settore. Ha inoltre saputo compiere positive azioni di lobbying a favore di un complessivo miglioramento del mondo ferroviario italiano.

ORNELLA GIOLA

Image: DB11128.JPG