

Nei prossimi anni il Piemonte sarà uno dei luoghi della competizione internazionale per il trasporto delle merci e le più grandi aziende ferroviarie si stanno attrezzando. Il motivo? La fine dei lavori tra il 2022 e il 2023 del Terzo Valico. Renato Mazzoncini, amministratore delegato di Fs Italiano, la vede così: «Se pensiamo al nodo di Milano, al porto di Genova, all'aeroporto internazionale di Malpensa e alle quattro principali città industriali del Paese - Milano, Torino, Genova e Brescia - in un'unica area di 15 milioni di abitanti, capiamo che potenza incredibile può avere. Si giocherà in Europa una partita fondamentale e sarà traino per il Paese». Ma quell'analisi è condivisa anche dalle ferrovie tedesche interessate soprattutto ad rompere il monopolio Fs e ferrovie francesi sulla Torino-Lione e intanto potenziare la rotta che da Chiasso porta a Torino. «negli ultimi due anni - spiega Emanuele Vender, numero 1 di Db Cargo Italia - abbiamo investito nella formazione del personale e nell'acquisto di un locomotore di ultima generazione che permettere l'interoperabilità necessaria per arrivare al nodo di Modane-Forneaux». Solo il locomotore è costato 2,5 milioni ed «la soluzione tecnologica che ci permette di abilitare una rotta fino ad oggi gestita in monopolio tra le ferrovie italiane e quelle francesi».

Per Db Italia Cargo - che l'anno scorso ha assunto 70 persone che in Piemonte opera a Torino, Domodossola, Novara e Novi Ligure con 87 addetti, la metà macchinisti - la rotta verso la Francia è strategica perché nelle prossime settimane sarà inaugurato un collegamento su rotaia per trasportare merci da Milano verso Lione con scalo

Prove tecniche
Db Italia Cargo ha sperimentato in questi mesi le prestazioni del nuovo locomotore in grado di assicurare l'interoperabilità su cui ha investito 2,5 milioni



Trasporto merci, aumentano i convogli dalla Svizzera verso Torino

Più treni, uomini e commesse

Sfida tedesca al monopolio Fs

Soldi e formazione per arrivare a Lione con un occhio alla Cina

a Torino, una commessa importante perché «ci è stata affidata da una società che finora ha usato solo camion», spiega Vender. E aggiunge: «Ci stiamo attrezzando perché la via della Setta verso la Cina non è solo un progetto sulla carta: abbiamo ricevuto richieste per verificare la fattibilità e la possibilità di trasportare via ferro, utilizzando la rete ferroviaria del Nord Italia per raggiungere la Francia».

Questo, però è il futuro. Il presente è legato alla decisione di partecipare alla gara per

l'assegnazione della gestione dell'autostrada ferroviaria alpina tra Orbassano e Aiton finora gestita da Fs e Snef sono di nuovo in campo e potrebbero aggiungere tra le offerte

di nuovi servizi l'apertura di una rotta merci tra Calais e Orbassano gestita Vvia, la società specializzata del gruppo Snef. Db Italia Cargo, intanto, ha deciso di

potenziare il collegamento merci che da Chiasso arriva a Torino: «I sette treni a settimana - annuncia Vender - diventeranno nove».

70

assunzioni

sono state assunte nel 2017 da Db Cargo Italia che in tutto ha 400 addetti