

Arenaways pronta al debutto. A giorni l'avvio della concorrenza a Trenitalia nel trasporto dei pendolari sulla tratta Torino-Milano

L'ex capostazione che sfida le Fs

Arena: «Puntualità e conti in ordine, dimostrerò che è possibile»

Marco Ferrando
MILANO

«**L**a lotta non mi spaventa, soprattutto quando in campo c'è un'evidente disparità di forze: il più debole viene spesso considerato un pazzo, e quindi sottovalutato». Non rifiuta di vestire i panni del Davide di biblica memoria Giuseppe Arena, 59 anni e un destino da primo sfidante del monopolio pubblico nel trasporto ferroviario passeggeri in Italia. Il Golia in questione è naturalmente Trenitalia, e l'inizio della battaglia sembrava fissato per il 20 settembre alle 5,45, quando da Arquata Scrivia, nell'Alessandrina, avrebbe dovuto partire il primo convoglio rosso con le insegne Arenaways, con destinazione Milano; il secondo treno avrebbe dovuto muoversi da Torino, stazione Porta Susa, lo stesso giorno alle 7,08.

Niente da fare, però: debutto rinviato, prima di una settimana e poi a un'altra data, probabilmente ottobre. Motivo? «Problemi con il gruppo Ferrovie dello Stato per la definizione delle tracce», spiega Arena, che si aspettava di trovare ostacoli fino all'ultimo «ma non così tanti. Evidentemente facciamo paura, anche se siamo piccoli». Può darsi, anche se da più parti si è avanzato il sospetto che dietro al rinvio ci sia stato anche un ritardo nella consegna del materiale rotabile. In ogni caso, «adesso è tut-

to risolto: le prime cinque carrozze sono arrivate nel nostro deposito di Arquata e con il gruppo Fs abbiamo quasi raggiunto un accordo», assicura Arena, in questi giorni impegnato a valutare insieme con il suo staff (52 addetti tra personale di terra e viaggiante, destinati a raddoppiare in un anno) gli ultimi dettagli. Che in fondo dettagli non sono: gli orari dei due treni con cui partirà il servizio, il graduale allungamento dei convogli (al ritmo di due vagoni al mese), le tratte percorse, che già nella prima fase si svilupperanno sull'asse Torino-Novara-Milano-Pavia-Asti-Torino. Poile divise del personale, gli accessori delle carrozze, e addirittura «i prodotti tipici che si potranno acquistare nelle botteghe di bordo. Perché qui ci divertiamo anche così», sorride l'imprenditore con alle spalle undici anni di servizio nel gruppo Ferrovie dello Stato e altri 17 da libero battitore.

Moderno esemplare di don Chisciotte, oppure di «imprenditore schumpeteriano» come lo definiscono i suoi soci vecchi e nuovi, Arena è personaggio sui generis. La vera novità, in attesa che partano i suoi treni gialli e rossi. Lui, con il suo percorso umano e professionale partito negli anni '70 in un grande studio specializzato in proprietà intellettuale (i torinesi di Iacobacci) e che conosce la sua prima svolta pochi anni dopo, quando non ancora trentenne si imbatte

nel brevetto relativo al carrello basculante del Pendolino, in via di progettazione nelle officine di Fiat ferroviaria: è allora che scatta quel colpo di fulmine per il mondo dei treni che finora era mancato nella vita di Giuseppe Arena, figlio e nipote di ferrovieri. In pieno innamoramento, nel 1979 si candida e vince un concorso da capostazione, e due anni dopo si trova con paletta e fischietto prima a Racconigi e poi a Carmagnola, nel Cuneese: in un paio d'anni diventa il più giovane istruttore ferroviario d'Italia, forma centinaia di addetti (tra i quali il cantautore Gianmaria Testa, capostazione anche lui) a colpi di lucidi e filmati vhs, «allora una novità assoluta», e - passato al marketing - s'inventa prima i primi treni con le bici a bordo e poi quelli turistici. «A un certo punto mi sono stancato: non potevo lottare e lavorare all'interno, anche perché ero privo di qualunque copertura politica». Di qui la scelta di licenziarsi, e la nuova vita da operatore ferroviario privato: prima in giro per l'Europa, con soci tedeschi e svizzeri, poi di nuovo in Italia, dove nel 1997 Arena ottiene il recepimento della direttiva europea 91/440 per la liberalizzazione del traffico ferroviario e tre anni dopo la sua prima licenza di impresa per trasporto passeggeri e merci, alla quale se ne affianca subito una seconda: è con quest'ultima che fonda le Strade ferrate del Mediterraneo,

partner delle ferrovie federali tedesche, di cui Arena diventa amministratore delegato. Nel 2007 l'ennesima svolta: l'uscita dalla compagnia, nel frattempo diventata Railion Italia, per fondare finalmente una nuova società con il suo nome dentro, Arenaways, questa volta specializzata nel trasporto passeggeri, con un'idea ben chiara in testa: «Far viaggiare treni puliti ed efficienti, capaci di soddisfare quella domanda che il grande operatore pubblico non intercetta più». Niente alta velocità, dunque, «un progetto sul quale da privato conservo qualche perplessità» ma una specie di Intercity di nuova generazione, «in grado di collegare tutte quelle città di dimensioni medio-grandi di cui è piena l'Italia». Un sogno che Arena ha condiviso con un pool di imprenditori piemontesi e bresciani (sostenuti dal Credito Bergamasco), garantito da un capitale di partenza da 50 milioni e che nel 2011 punta a trasportare un milione di passeggeri e centrare un giro d'affari di 12 milioni. Sfida nella sfida, la sostenibilità economica: «Vogliamo dimostrare - chiosa Arena - che, a differenza di quanto si sente dire spesso, è possibile far viaggiare treni belli e puliti e applicare i contratti collettivi di lavoro senza contributi pubblici»; non a caso per coprire i costi ad Arenaways basterà riempire i suoi treni al 30%: «Ogni passeggero in più, sarà utile per la società».

L'IMPRENDITORE

■ Giuseppe Arena, classe 1951. Il suo rapporto professionale con il mondo delle ferrovie inizia nel 1979, quando vince un concorso da capostazione. Dopo aver lasciato Fs, decide di diventare operatore privato. Nel 2007 fonda Arenaways, capitale di partenza 50 milioni



Conto alla rovescia. A giorni il debutto sulla tratta Milano-Torino per Arena Ways

