

L'uomo che sfidò il monopolio Fs. Semaforo rosso per i treni Arenaways

L'UOMO che amava i treni oggi somiglia a uno sconfitto. Non ce l'ha fatta Giuseppe Arena, siciliano trapiantato ad Alessandria, che ha dato il suo cognome alle carrozze giallo-arancio, ora sulla soglia del fallimento. Prima dipendente Fs, per cui fece pure il capostazione. Poi il sogno di una compagnia privata per il trasporto delle merci. QUALCHE esperimento di treno della neve, negli anni Novanta, per portare gli sciatori dalle città alle piste; poi i servizi turistici. Una vita professionale che si intreccia con quella privata. Nel 1989 per il suo matrimonio, Arena affittò un treno e disse "sì" dondolato dal vagone tra le colline delle Langhe. La sfida arriva quattro anni fa, quando l'imprenditore decide di aprire una compagnia privata per il trasporto pendolari in concorrenza con Trenitalia. Non alta velocità, ma treni per tutti a prezzi accessibili. Un'attività come un'altra se non fosse che sui binari la concorrenza è ancora un lusso per pochi. Per nessuno in questo Paese ora che Arenaways annaspa e Ntv, la nuova compagnia di alta velocità di Montezemolo, è ancora ai blocchi di partenza e non partirà prima della fine dell'anno. E per entrambi il percorso è stato pieno di ostacoli. L'iter per ottenere le licenze e i nullaosta. La richiesta di parere alle Regioni che hanno un contratto con Trenitalia e che devono quindi esprimersi se qualcun'altro vuole far andare i treni nel territorio di competenza. E poi lo scontro, spesso aspro, con i vertici di Ferrovie dello Stato. L'accusa di boicottaggio che Arena ha lanciato in molte occasioni, a cui l'azienda di Stato ha sempre risposto facendo spallucce e sostenendo che quello dei treni per i pendolari è una realtà difficile e non si possono rubare quote di mercato a chi lo fa come servizio pubblico senza rientrare dei costi. Le peripezie burocratiche durano anni. Anche la fornitura dei treni, pensati e disegnati in Italia, ma assembleati in Romania, porta via tempo. A luglio dell'anno scorso l'annuncio. Da settembre Arenaways sarà sui binari: con un percorso ad anello collegherà Alessandria, Asti, Torino, Novara, Milano e di nuovo Alessandria. Un treno che sembra un gioco: ristorante a bordo, negozio per la spesa d'emergenza, servizio lavanderia, sciacquone in bagno che fa la musica. 2 mila pendolari al giorno, 1 milione in un anno. Dodici soci per un investimento da 50 milioni di euro, 52 dipendenti e la prospettiva a sei mesi di un giro d'affari da 12 milioni. Ma a settembre non parte niente, un nuovo rinvio. Inizia la battaglia legale tra Arena, Ferrovie e l'Antitrust che inizia a occuparsi della questione. Solo a novembre Arena riesce a organizzare il viaggio inaugurale. È il primo operatore totalmente privato in Italia a mettere un treno sui binari. La sera prima la doccia fredda. Arriva da Roma e ha la firma dell'Ufficio di regolazione del traffico ferroviario, lo "sportello" che decide chi e come può passare sulla rete italiana. Via libera ai treni, ma solo tra Torino e Milano e senza fermate intermedie. Qualsiasi altra soluzione avrebbe minato l'equilibrio economico di Trenitalia che svolge il servizio pendolari a contratto per la Regione e perdendo passeggeri sulla tratta d'oro - la Torino-Milano con oltre la metà del traffico piemontese - avrebbe dovuto rivedere il costo del contratto o tagliare i servizi. Un rischio che non si può correre secondo la Regione Piemonte guidata da Roberto Cota che Arena ha spesso accusato di fare come "Ponzio Pilato" di fronte a un servizio nuovo, di qualità, in grado di rispondere alle attese che da anni animano i pendolari. Sono proprio loro però ad aver tradito. Nonostante il mezzo servizio il 15 novembre Arenaways si mette in moto. Poche corse assegnate in orari improbabili - «così non diamo fastidio al padrone» è l'accusa - che solo pochi pendolari iniziano a frequentare. Il confronto con i numeri a fine anno è inclemente: dieci, dodici passeggeri a corsa. A volte meno. La primavera va meglio e le casse del gruppo si rimpinguano grazie ai servizi internazionali di treni con auto al seguito svolti per le ferrovie tedesche. Anche sui vagoni nostrani aumentano i passaggi: 160, a volte 200 passeggeri al giorno, la stima però era dieci volte tanto. Arena accusa i politici e le istituzioni «perché preferiscono un servizio pessimo e non credono nella liberalizzazione», e pure i pendolari «che da un lato criticano Trenitalia ma poi continuano a usarla». Li avrebbe voluti tutti sui binari a difendere la sua causa. E invece è rimasto solo e lì domani potrebbero non esserci più nemmeno le sue carrozze. «Andrò

avanti» giura ancora «perché questa è la mia battaglia».

