

Il flop dei treni privati «Ci hanno rovinato»

Per ora nessun licenziamento Un treno di Arenaways pronto a partire: il servizio sarà garantito fino al 3 settembre sulla Torino-Livorno, mentre l'offerta delle corse verso Milano ad agosto sarà sospesa. Dirigente Giuseppe Arena, amministratore delegato di Arenaways: servizi garantiti fino al 3 settembre. Questa, almeno per ora, non è una storia a lieto fine. È la storia, rovesciata, di Golia che prevale o sembra prevalere sul piccolo Davide. La cautela è d'obbligo, visto che «Arenaways», prima compagnia ferroviaria italiana a entrare in rotta di collisione con le logiche e gli interessi di un mercato liberalizzato solo sulla carta, ha dimostrato più volte la sua capacità di resistere anche se confinata in un angolo del ring. Oggi l'orizzonte appare più cupo del solito. Nei prossimi giorni la compagnia porterà i libri contabili in Tribunale, che a sua volta nominerà un curatore fallimentare incaricato di supervisionare l'esercizio provvisorio del servizio di trasporto in attesa di capire quale piega prenderà la situazione: o si troverà il modo di rinnovare la vecchia cordata con nuovi soci e nuovi capitali, puntando su alcune manifestazioni di interesse arrivate in questi giorni, oppure avverrà l'irreparabile. Nel frattempo, sarà garantita la continuità delle corse: fino al 3 settembre i treni gialloarancio di «Arenaways» faranno la spola tra Torino e Livorno, l'ultima «traccia» ferroviaria conquistata dopo mille fatiche; l'offerta sulla Torino-Milano, peraltro a mezzo servizio data l'impossibilità di effettuare le fermate intermedie, sarà sospesa per il mese di agosto. Non si prevedono licenziamenti tra i 52 dipendenti. Lo annuncia Giuseppe Arena, fondatore della società e battagliero amministratore delegato, preso in contropiede nell'ultimo cda dalla decisione di Claudio Sguazzini, Pier Vincenzo Pellegrino e Andrea Francone - i tre soci di maggiore peso - di tirare in remi in barca. Variegate le posizioni degli altri 11 soci di minoranza che finanziano «Arenaways»: Arena punta su di loro per rinnovare la cordata, integrandola con nuovi acquisti, e cambiare il destino di una storia che sembra già scritta. «Sono già stato contattato da alcuni potenziali finanziatori italiani - spiega l'ad, deciso a non gettare la spugna -. Ci siamo conquistati una nicchia di mercato in Italia investendo 50 milioni e al prezzo di battaglie durissime, abbiamo i treni, le tracce e un capitale sociale ricostituito più volte. L'ultima a giugno: 3 milioni. Possiamo ripartire da dove ci siamo interrotti». Un altro valore aggiunto potrebbero essere le sentenze del Tar e dell'Antitrust - la prima attesa a settembre, la seconda a dicembre - ai quali «Arenaways» si era rivolta per contestare i tentativi di azzopparla sul più bello. Ma questo sarà, eventualmente, il futuro. Il presente sono le difficoltà in cui si dibatte un operatore piccolo e combattivo, che finora ha tenuto botta grazie alla partnership con i tedeschi di «Deutsche Bahn Autozug» e gli olandesi di «Euro Express Train Charter Autoslaap» nella trazione dei convogli sul territorio italiano per i treni passeggeri con auto, moto e bici al seguito in arrivo ad Alessandria e Livorno da e per la Germania e l'Olanda. Da aprile si è aggiunta anche Trieste, per un totale di quasi 300 collegamenti l'anno. Questa attività, che vale circa il 50% del fatturato attuale di «Arenaways», le ha permesso di compensare le inevitabili perdite. Il problema rimanda alla Torino-Milano, due corse giornaliere per un totale di 100 passeggeri a prezzo super-ridotto (da 17 euro si è scesi a 10), dov'è andata in scena la solita commedia all'italiana: il tempo di ottenere le tracce e la compagnia si è vista privata delle fermate intermedie. Perché? «Per non turbare il quadro economico di Trenitalia». Lo ha deciso l'Ufficio per la regolazione del servizio di trasporto ferroviario. Lo stesso che, a seguito della decisa presa di posizione delle Regioni Toscana e Liguria, ha invece dato semaforo verde al «treno del mare». In Piemonte non si muove foglia. Per questo Arena ne ha per tutti: per i soci rinunciatari, per Trenitalia, per il silenzio assordante della Regione - «Cota e l'assessore Bonino non hanno mai messo piede su un nostro treno» -, per il Comune. «Sento parlare di Mi.To e di accordi con Genova, da sindaci che si fanno fotografare a braccetto nelle rispettive città. Nessuno si pone il problema del trasporto pubblico». Anche la risposta tutto sommato tiepida dei pendolari, al netto di orari non concorrenziali, provoca amarezza. Ora la compagnia è al bivio: l'autunno

dirà se «Arenaways» è alla fine della sua avventura o in vista di un nuovo rilancio. L'ATTACCO «Per noi nessun aiuto: da Regione e Comune silenzio assordante» IL FUTURO L'ad spera ancora: finanziatori in arrivo Oppure sarà crac

