

Arenaways, quei treni del mare che disturbano le Fs. Le Ferrovie dello Stato si oppongono alla concorrenza e gli azionisti del primo operatore privato si scoraggiano

Prima il divieto di fermate tra Torino e Milano, poi gli ostacoli burocratici al servizio per le spiagge

Sono i "Treni del mare" la goccia che ha fatto traboccare il vaso di Arenaways. Partiti a metà giugno, quei convogli collegano due volte al giorno Torino e Livorno con fermate a Genova, in tutti i comuni delle Cinque Terre, a La Spezia e Pisa. E stanno andando bene, meglio di quanto previsto, nonostante siano stati confinati in orari antelucani da Rfi, la Rete ferroviaria di proprietà delle Ferrovie dello Stato, con la partenza da Torino alle 5 e 20 del mattino, posticipata in un'ora un po' meno disumana, alle 6 e 30 solo il sabato e la domenica. Il prezzo è concorrenziale, 35 euro andata e ritorno e il servizio apprezzato dai pendolari delle spiagge che salgono volentieri su quelle carrozze, in particolare nei weekend, con una media tra 160 e 200 passeggeri, con punte di 220 per il rientro a Torino la domenica sera. Numeri piccoli, piccolissimi, rispetto ai giganti delle ferrovie, ma importanti per un'azienda come Arenaways, la società che per prima ha osato sfidare il monopolio Fs anche nel settore del trasporto passeggeri. Per Arenaways quei convogli erano come i viaggi della speranza, non solo perché portavano un po' di soldi nelle casse esangui della società, ma stavano diventando la prova che un po' di spazio sui binari in fondo era possibile trovarlo, nonostante tutte le difficoltà e la guerra impari scatenata dalle Fs. Oltretutto il buon andamento dei trenini del mare era affiancato dal discreto successo dei trasporti Autozug e Autoslaap, altro business minuscolo, 300 corse all'anno, un milione di euro di valore, già avviato dalla primavera all'autunno 2010 ad Alessandria, Livorno e Trieste e che consiste nell'agganciare a un locomotore Arenaways i treni di turisti olandesi e tedeschi diretti verso le spiagge italiane con auto e moto al seguito. LA SVOLTA C'È STATA quando il sistema ferroviario ha deciso di scatenare, perfino contro i trenini del mare, un'altra guerra totale simile a quella avviata in autunno per i convogli interregionali Torino-Milano. Allora il progetto Arenaways fu fermato all'ultimo tuffo dall'Ur sf (Ufficio di regolazione del trasporto ferroviario), alle 19 e 15 del 9 novembre, la sera precedente la partenza della prima corsa inaugurale. Al concorrente di Fs fu vietato di effettuare le fermate previste a Torino Lingotto, Porta Susa, Santhià, Vercelli, Novara, Rho Fiera, Rogoredo, Pavia, Voghera, Alessandria ed Asti. Con i trenini del mare lo stop al servizio programmato stava arrivando, invece, nel pieno della stagione turistica. A quel punto, giovedì della settimana passata, i soci della piccola azienda ferroviaria privata sentendosi perseguitati hanno gettato la spugna, impauriti dagli ostacoli a ripetizione e piegati da un passivo di 3 milioni di euro, tantissimi per Arenaways, società con appena 5 milioni e mezzo di capitale sociale, 2 milioni di fatturato stimato per il 2011 e solo 70 dipendenti. In pratica i soci di Giuseppe Arena, il titolare dell'azienda, hanno deciso di ritirarsi dall'avventura lasciando Arena sola a combattere, mettendola in minoranza nel corso del consiglio di amministrazione e imponendogli di portare i libri in tribunale. È un brutto colpo. Un uppercut da ko sferrato nel momento in cui l'esito finale del combattimento tra Arenaways e Fs non era affatto scontato perché deve essere ancora emessa la sentenza del Tar del Lazio (è prevista per ottobre) che si pronuncerà sui collegamenti Torino-Milano. Arena non demorde e al Fatto dice di voler andare comunque avanti, contro tutto e tutti, ma è chiaro che il suo cammino, già difficile prima, ormai è come una specie di calvario dei binari. CONTRO I TRENINI del mare di Arenaways, le Fs stavano giocando la stessa partita disputata

per il collegamento tra Torino e Milano, tirando in ballo la carta del contratto di servizio regionale. Il ragionamento Fs è questo: i contratti per la fornitura di servizi ferroviari nelle singole regioni si basano su una serie di presupposti, primo fra tutti che le Fs non debbano misurarsi con alcun concorrente. Se questo avviene, secondo le Ferrovie statali decadono ipso facto , i termini economici del contratto stesso che quindi va ridiscusso di sana pianta. Così come accadde in Piemonte per il Torino-Milano, l'Ursf stava chiedendo alla Regione Liguria se i trenini del mare stessero alterando i presupposti economici del contratto di programma. Non volendo ingoiare il rospo dell'imposizione ferroviaria, a differenza del Piemonte, la Liguria ha risposto che quei treni sono solo un servizio aggiuntivo che non interferisce con il contratto regionale. A quel punto Moretti ha deciso di sganciare la bomba, minacciando di sopprimere la "carta treno", la facilitazione che consente ai pendolari liguri di prendere treni di categoria superiore allo stesso prezzo dei regionali. Ai soci di Arenaways è sembrato troppo. Temendo di fare la fine di vasi di coccio tra i vasi di ferro, hanno alzato bandiera bianca.

