

I privati sfidano Fs sui treni del mare. Da aprile via alla Torino-Milano, poi i collegamenti per Liguria, Adriatico e Sud

Riparte la rete del Nord Pronta l'offerta di «Strade ferrate alta Italia», la cordata italo-austriaca che ha rilevato per 4,5 milioni la fallita Arenaways.

Marzo sarà un mese decisivo per il comparto ferroviario italiano. Italo, il treno ad alta velocità di ultima generazione di NTV è giunto pochi giorni fa nella Stazione Centrale di Napoli, in attesa di prendere servizio entro l'inizio della primavera. La società di trasporti, concorrente a Trenitalia, creata dagli imprenditori Luca Cordero di Montezemolo, Diego Della Valle, Gianni Punzo e Giuseppe Sciarrone, raggiungerà inizialmente nove città italiane - Torino, Milano, Venezia, Padova, Bologna, Firenze, Roma, Napoli e Salerno - e un totale di dodici stazioni. Una volta completata la consegna dei 25 convogli Alstom saranno effettuati ogni giorno 51 viaggi per un totale di 12,3 milioni di chilometri all'anno. In particolare 41 percorsi saranno sulla tratta Torino Salerno e 10 sulla Venezia Roma Napoli. Ma la grande novità è la ripartenza, dopo mille difficoltà e problemi burocratici, di Arenaways. L'azienda ferroviaria privata, fondata nel 2006 da Giuseppe Arena e fallita nel luglio 2010, torna di nuovo sui binari. Nello scorso dicembre la compagnia è stata riacquistata per la cifra di 4,5 milioni di euro dalla società "Strade ferrate alta Italia". Tra i nuovi azionisti la maggioranza delle quote appartiene alla valdostana Cape s.r.l. di Ezio Colliard, il 20% compete all'austriaca Railway B.W., il 10% all'Am brogio Trasporti S.p.a., che si occupa di logistica merci, mentre lo stesso Giuseppe Arena rimane con una percentuale minoritaria. Per primi a ripartire i collegamenti internazionali. Il 15 marzo verranno riattivati i convogli diretti in Germania, con le tratte che uniscono Amburgo e Dusseldorf con Alessandria e Trieste. Si rimetteranno in moto anche le corse notturne verso l'Olanda e sarà inaugurato il nuovo percorso europeo che unirà il Piemonte a Berlino. Nel mese di aprile toccherà agli Intercity Torino Milano, la cui tratta fu ostacolata dall'ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, considerato che l'esistenza di stazioni intermedie tra i due capoluoghi avrebbe danneggiato Trenitalia. Sulla spinosa questione delle fermate durante il tragitto è attesa a breve la sentenza del TAR del Lazio, mentre anche l'Antitrust ha aperto una istruttoria in merito. Solo a quel punto si capirà l'esatto itinerario Arenaways. Altra novità sono i treni notte a lunga percorrenza, che prenderanno il via il 9 giugno. L'Italia sarà attraversata da Nord a Sud, con due convogli in partenza da Milano, con fermate Torino e Alessandria, per poi dividersi. Una linea andrà verso il Tirreno (da Genova a Villa San Giovanni), mentre l'altra si dirigerà sull'Adriatico (da Piacenza Bologna fino Bari e Lecce). A differenza degli altri operatori è prevista una sola classe, senza distinzioni, perché nella filosofia aziendale i clienti meritano tutti il medesimo trattamento. Solo nei collegamenti notturni esisteranno apposite cabine dotate di servizi igienici, mentre chi preferisce la poltrona troverà condizioni simili alla business class di voli intercontinentali. Le tariffe assolutamente competitive. Per finire una nota positiva rivolta ai dipendenti Arenaways, che dalla cassa integrazione, verranno reintegrati nelle precedenti mansioni a partire dai prossimi giorni.