

Scommessa sul BINARIO

Arenaways sfida Trenitalia sulla Milano-Torino. E fa grandi promesse. Con qualche mistero sui soci

DI ROBERTA PICCOLOMINI

La sfida è da far tremare i polsi: competere con la Trenitalia di Mauro Moretti sulla Milano-Torino, una delle tratte con il maggior traffico in Italia, sia nel settore business che in quello dei pendolari. La data per l'inizio del duello su binario, giurano i promotori, è fissata per lunedì 6 settembre, quando partirà il primo Intercity di Arenaways, società privata guidata da Giuseppe Arena. Gli Intercity, tra l'altro, scarseggiano sulle nostre reti ferroviarie o vengono declassati alla funzione dei vecchi Espresso, mentre viene spinta in ogni modo l'Alta Velocità, anche per rispondere o creare dal nulla una domanda business che copra gli investimenti necessari.

Dopo i primi passi compiuti quest'anno un po' in sordina dalla Deutsche Bahn (vedere la scheda nella pagina a fianco), nel Nord si aprirebbe dunque un nuovo fronte della concorrenza privata a Trenitalia. E questo in un momento molto delicato per l'intero sistema ferroviario, dopo la decisione del governo di Silvio Berlusconi di tagliare i fondi alle Regioni e di conseguenza al trasporto locale. A venire colpiti saranno soprattutto i pendolari. Con un quesito che per ora non trova risposta e che si potrà meglio capire in autunno: le regioni reagiranno aumentando le tariffe o ridimensionando i servizi?

Ed è proprio sui pendolari della Milano-Torino che Arenaways scommette le sue carte. L'idea di partenza è dello stesso Arena, che nel tempo è riuscito a coinvolgere alcuni imprenditori piemontesi e bresciani, molto gelosi della loro privacy, sostenuti dal Credito Bergamasco. La promessa è che in due anni verranno investiti 50 milioni di euro. Con l'obiettivo di arrivare a un milione di passeggeri a fine 2011, con un giro d'affari di 12 milioni di euro.

Con quali capitali e alleati? Se si consulta l'archivio Cerved i conti non tornano: il capitale dichiarato nell'elenco soci è di 30 mila euro, mentre quello che risulta dal Registro delle imprese è di 506 mila euro (versati). La discrepanza viene così dribblata da Arena: «È determinata dal fatto che i dati risalgono all'inizio dell'attività; attualmente il capitale sottoscritto dai soci è pari a 2 milioni». Tra gli alleati ci sono vecchie conoscenze dei tempi di Strade Ferrate del Mediterraneo, società di trasporto merci poi venduta a Deutsche Bahn: il commercialista e immobiliare Pier Vincenzo Pellegrino, i fratelli Gian Mario e Andrea Francone di Bra, in provincia di Cuneo, ex imprenditori del settore tessile e distributivo, ora più che altro noti alle cronache locali come piloti di rally. Tra i par-

terner anche il manager Claudio Sguazzini. Arena, messinese di nascita trapiantato a Torino, ha un lungo passato nel settore ferroviario. Agli esordi, come funzionario dell'Ufficio brevetti di Torino, collabora alla realizzazione del Pendolino, sviluppato dalle Ferrovie dello Stato e dalle fabbriche della ex Fiat Ferroviaria di Savigliano. Poi entra nelle Fs e, dopo aver ricoperto vari incarichi (anche come capostazione) per 11 anni, decide di mettersi in proprio sempre nel settore delle ferrovie. Inventa treni turistici con alcuni Trans Europe Express (come il Tee Settebello) e parallelamente collabora con Ferrovie dello Stato e le Ferrovie federali svizzere per la creazione di una nuova società, la Cisalpino, di cui ricopre, per un breve periodo, il ruolo di amministratore delegato.

Nel 2003 le sue attenzioni passano al trasporto merci e fonda così la Strade Ferrate del Mediterraneo (SFM). L'anno successivo vende il 90 per cento delle proprie quote alla Deutsche Bahn, pur mantenendo il ruolo di amministratore delegato anche dopo il cambio di ragione sociale in Railion Italia. Sotto la sua guida la Railion diviene il primo operatore merci per numero di tre-

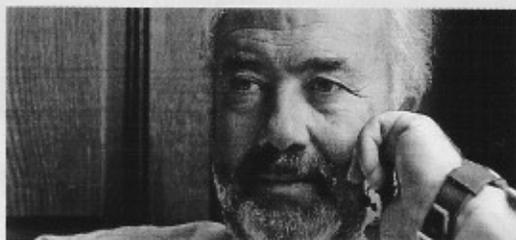


Il treno della Deutsche Bahn che collega Monaco a Milano. A destra: un'agenzia della Db a Milano. In alto: Mauro Moretti e, a sinistra, Giuseppe Arena

ni nell'area del Nord Italia. Nel 2007, a seguito della fusione dell'azienda con Ferrovie Nord Milano, Arena lascia la direzione. Come Arenaways, società da lui fondata, condivide con Deutsche Bahn il servizio di trazione su rete italiana dei treni periodici con auto al seguito, conosciuti come Autoslaap e Autozug: collegano il Nord-ovest d'Italia con Olanda e Germania e dal confine nazionale vengono trainati da locomotive Arenaways e assistite da personale locale dell'azienda.

A differenza di altri competitors privati come la più nota Ntv di Luca Cordero di Montezemolo, Arenaways non cavalcherà dunque l'onda dell'Alta Velocità, della tecnologia a tutti i costi e dell'attenzione alla fascia business, ma riprenderà un discorso un po' abbandonato da Trenitalia, quello degli Intercity. Perché il pendolare, come sostiene Arena, non è solo «quel disgraziato che la prossima volta impara a trovarsi il lavoro sotto casa». Nessun altro ha finora puntato su questo tipo di servizio, nel dubbio che si riesca a rientrare degli investimenti fatti.

Il percorso dei nuovi treni toccherà inizialmente la Milano-Torino, con dieci corse che serviranno Santhià, Vercelli, Novara e Rho Fiera. Altre due corse ci saranno a fine servizio fra Arquata Scrivia, dove ogni sera i convogli saranno sottoposti a controllo, Milano e Torino, con fermate a Tortona, Voghera, Asti ed Alessandria. L'idea successiva è chiudere il circuito virtuale Torino-Milano con le fermate di Pavia, Alessandria ed Asti. In due anni la società



Il gruppo privato punta a un milione di passeggeri entro la fine del 2011 e conta soprattutto sui pendolari

punta ad avere nove treni e 16 corse.

All'inizio la capacità sarà di 200 passeggeri, ma in futuro si punta a 800. Da Arenaways si fa notare come sia la Regione Lombardia sia la Rfi stiano cercando di ostacolare la partenza dei privati. E le tariffe? Secondo quanto anticipato da Arena, il biglietto costerà 17 euro, in una classe unica, e il treno impiegherà un'ora e 35 minuti da Milano a Torino. Oggi Trenitalia chiede 9,55 euro in seconda classe (14,40 in prima) per un viaggio che dura un'ora e 55 minuti. Se però si considera l'Alta Velocità i numeri cambiano: 31 euro in seconda impiegando solo un'ora e tre minuti.

Non ci sarà comunque bisogno di sportelli, perché il passeggero potrà acquistare il biglietto via Internet, via sms e a bordo senza multe. La promessa di partire il 6 settembre è subordinata al fatto che siano pronte le nuove carrozze assemblate in Romania

dalla Astra Passenger Coaches Plc, l'unica, a giudizio di Arena, che ha consentito la personalizzazione delle dotazioni. Come la pedana per disabili brevettata con la Blu Engineering: sarà disponibile direttamente sulla porta della carrozza centrale, senza bisogno di mobilitare personale e strumentazioni due giorni prima della partenza, come spesso accade ancora sui mezzi Trenitalia. Allo scheletro delle classiche carrozze InterCity sono state poi aggiunte delle dotazioni interne fornite da aziende italiane. Ma la scommessa di Arena va oltre, toccando le possibili trasformazioni che la Finanziaria porterà nei prossimi mesi al sistema ferroviario nazionale: «Le linee servono per far muovere le persone, ma sopra bisogna metterci i convogli. Ci sono molte tratte minori che possono essere tenute aperte e diventare redditizie, se gestite in maniera diversa da quella attuale». ■



Alla conquista del Brennero

Da sette mesi la Deutsche Bahn (le Ferrovie tedesche) opera assieme agli austriaci della Obb sul mercato italiano collegando Bologna e Milano Porta Garibaldi a Monaco, con fermate in stazioni ben frequentate dal pendolarismo nordico, come Brescia, Desenzano, Verona, Trento, Bolzano, Brennero. L'accordo coinvolge anche le Ferrovie Nord Milano, che si occupano della parte operativa, e cioè la dotazione di macchinisti, gli accordi con il gestore della

rete (la Rfi) e la gestione delle aree di sosta dei mezzi. Un debutto con poco clamore pubblicitario, ma che qualche risultato l'ha già raggiunto. «Quotidianamente i nostri treni sono frequentati da 2 mila viaggiatori, che coprono il 50 per cento dei posti disponibili, oggi circa 400. In futuro puntiamo a occupare i tre quarti della capacità totale», dicono al quartier generale della compagnia tedesca.

I collegamenti per Monaco sono attualmente cinque con partenza da Bolzano (e ritorno), quattro da Verona e uno da Milano e da Bologna. Ma ci sono programmi di espansione. Per esempio a dicembre verrà inaugurata una nuova tratta che unirà Vienna a Venezia. Il servizio nasce dall'esigenza di soddisfare la domanda dei tanti turisti tedeschi interessati al nostro Paese e viceversa di molti italiani, soprattutto milanesi e altoatesini, che potranno usufruire dell'unico servizio disponibile in quella tratta. DB ha sempre viaggiato sul nostro territorio in accordo con Ferrovie dello Stato. Ma negli ultimi tempi dalla Germania avevano sollevato critiche alla scarsa puntualità dei treni, alla qualità scadente delle carrozze e agli orari. «Avevamo stipulato un accordo per far partire la tratta Monaco-Roma, ma a due settimane dal debutto loro hanno deciso di limitare il percorso a Rimini, con grande disagio per i clienti che avevano già prenotato», dice la compagnia tedesca.

Con Deutsche Bahn un biglietto da Milano Porta Garibaldi a Verona Porta Nuova costa 17 euro, per un'ora e 39 minuti di viaggio. In fasce orarie analoghe Trenitalia propone due regionali a 9 euro o una serie di ESCity Frecciabianca a 17,50 euro. Ma la DB prevede anche offerte agevolate a 9 euro, e soluzioni di abbonamento e carnet di viaggio. Complessa la ricerca di informazioni (c'è un solo punto vendita alla stazione centrale), mentre il biglietto si può comprare on line o direttamente in treno senza sanzioni.

