

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 15,15.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

**Audizione di rappresentanti
di Arenaways Spa.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul settore del trasporto ferroviario di passeggeri e merci, l'audizione di rappresentanti di Arenaways Spa.

Do la parola al dottor Giuseppe Arena, amministratore delegato di Arenaways Spa.

GIUSEPPE ARENA, *Amministratore delegato di Arenaways Spa*. Buongiorno a tutti e grazie della possibilità di poter esprimere il punto di vista della nostra società. Sono l'amministratore delegato di Arenaways, la prima impresa ferroviaria passeggeri che si è mossa su binari nazionali dopo aver avuto con notevole successo la possibilità di sviluppare altre due imprese ferroviarie merci, che attualmente fanno lavorare circa 400 persone.

Le altre imprese ferroviarie merci, che funzionano benissimo, sono quelle che hanno preso il nome di DB Schenker Italia. Tre anni fa, dopo aver smesso di fare l'amministratore delegato di quell'impresa, ho ceduto le mie ultime quote.

L'obiettivo era quello di portare finalmente qualcosa di nuovo nel trasporto ferroviario passeggeri all'interno del mercato italiano. La cosa interessante, che desta scalpore, è che ho fatto una specie di compito a casa, cercando di non far spendere neanche un centesimo allo Stato o ai contribuenti. Mi sembra che, invece di ricevere una medaglia per questo, molti bazooka sparino quotidianamente contro di me.

Il compito è stato quello di approntare un'impresa ferroviaria che avesse tutti i requisiti necessari — abbiamo una lunghissima esperienza in questo campo e personalmente anch'io provengo da Trenitalia — il che significa avere materiale ferroviario nuovo, per il cui acquisto non ho chiesto contributi prima di iniziare. Lo abbiamo realizzato secondo moderni requisiti all'avanguardia anche rispetto all'Europa. Si tratta di treni pensati non per l'alta velocità, ma per chi tutti i giorni si muove tra le città medie italiane. Sono treni di cui l'Italia ha molto bisogno.

Questo servizio, corredato dal piano finanziario, è stato fatto per collegare alcune città piemontesi e lombarde, dove c'è un notevole movimento di pendolari, di gente che lavora. Li definirei treni interregionali e, visto che si celebrano i centocinquanta anni dell'Unità d'Italia, ho pensato a Cavour perché il modello di trasporto su cui ci siamo basati è di tipo circolare ed è un Torino-Vercelli-Novara-Milano-Pavia-Alessandria-Torino. Grazie alla rete ferroviaria piemontese, questo è fattibile.

Abbiamo elaborato quindi un piano finanziario che si regge su un modello di esercizio sperimentale del tipo che descrivevo, capace di far viaggiare in treno la gente che si muove in queste località e che per la prima volta dà la possibilità, ad esempio, ad un cittadino di Asti di andare a prendere un aereo a Milano senza tanti cambiamenti.

Il piano finanziario si basava su un piano di esercizio di questo tipo, con materiale ferroviario che abbiamo progettato e fatto costruire. Attualmente in Italia, a prescindere dai rotabili che viaggiano sulle linee ad alta velocità, questo è l'unico materiale ferroviario che risponde alla normativa di sicurezza che sarà obbligatoria fra dieci anni, essendo dotato dell'impianto antincendio automatico. Queste sono attualmente le uniche carrozze dotate di questo sistema.

Abbiamo attrezzato il materiale ferroviario anche per garantire la possibilità di accesso ai disabili o comunque ai soggetti con problemi di mobilità, che non saranno quindi costretti ad usare i sopraelevatori presenti nelle stazioni, perché ogni nostro treno è dotato di un dispositivo autonomo per l'accesso ai disabili. Inoltre un'altra cosa interessante — vi inviterei a vedere un nostro treno più che a parlarvene — è che il posto per chi ha problemi di mobilità si trova nella carrozza in assoluto più bella, più grande, a differenza di tutti gli altri treni nei quali invece chi ha questi problemi viene relegato quasi nel bagagliaio. Porto con me nella borsa la lettera di una signora che da quindici anni non si muoveva più con il treno e finalmente lo ha ripreso a Milano grazie al fatto che i nostri treni hanno queste dotazioni.

Da aprile dello scorso anno effettuiamo anche i collegamenti con il nord Europa e portiamo nel nord Italia turisti provenienti da Amburgo e Berlino. Abbiamo creato un *hub* ad Alessandria, città che non è paragonabile ad esempio a Firenze, ma è la dimostrazione che quando c'è un sistema di mobilità pensato e ci sono infrastrutture efficienti la gente si muove. Lo scorso anno abbiamo

portato ad Alessandria 25.000 tedeschi e norvegesi, che sono scesi lì per poi dirigersi in altre parti d'Italia.

Creare questo prodotto significa avere un'impresa ferroviaria che ha una licenza, quattro certificati di sicurezza, personale formato e accreditato, attualmente costituito da 60 dipendenti, con altre 20-30 persone in formazione. Potremmo assumerne di più se riuscissimo a lavorare.

La cosa particolare e interessante, che secondo me solo in questo Paese può succedere, è che qualche giorno prima dell'avvio del sistema, dopo aver fatto tutti i nostri studi, conti e conticini, ci è stato impedito di fare le fermate, di fare quindi quello che avevamo progettato di fare, e ci è stato imposto di limitarci a far partire i treni da Torino per Milano con tracce diverse da quelle scelte inizialmente.

Noi siamo partiti comunque con questo tipo di servizio, perché magari da qualche documento potrebbe anche emergere che sia stata una nostra scelta e non una scelta forzata. Forse devo anche ringraziare di riuscire a fermarmi a Milano e a ritornare indietro, perché altrimenti probabilmente non potrei neppure far scendere nessuno a Milano.

Queste limitazioni derivano dall'applicazione dell'articolo 59 della legge n. 99 del 2009 che afferma che, se un altro operatore può rompere l'equilibrio economico dell'operatore che ha il contratto di servizio, si deve intervenire magari con un prezzo più alto o limitandone i diritti rispetto alla possibilità di far fermare i treni lungo il percorso del servizio. Possono richiedere l'intervento dell'Ufficio di regolazione dei servizi ferroviari solo RFI, Trenitalia o le regioni.

Questa limitazione ci ha messo veramente in crisi e, se questo è un libero mercato, non so di cosa stiamo parlando. È necessario del resto tenere presente che il citato articolo 59 della legge n. 99 è comparso nel luglio 2009, ma un'impresa ferroviaria non è operativa il giorno successivo alla nascita, occorrono almeno tre anni per crearla, costruirla, formarla, or-

ganizzarla. Di conseguenza, capite anche l'enorme danno economico che stiamo subendo.

Se non ci sarà un serio intervento in questo campo, saremo una delle tante imprese che nascono e poi devono chiudere. Si dirà, quindi, che le imprese private non possono stare sul mercato perché senza contributi muoiono. Ma in realtà non si permette loro di lavorare, e se non glielo si permette è chiaro che non possono sopravvivere. Si tratta di una situazione paradossale.

Questo è un problema non da poco. Desidero solo sottolineare che, nonostante Arenaways sia un'impresa giovane, fa già parte del UIC, del CIT e di tutti gli organismi di certificazione internazionale di cui fanno parte imprese più blasonate come Trenitalia, perché abbiamo raggiunto un'elevata credibilità e una notevole qualità del servizio.

Sin dalla nascita Arenaways ha sempre applicato lo stesso contratto di lavoro di Trenitalia. Non sono infatti il privato che fa un contratto di lavoro diverso, non ho nessun precario e applico il contratto delle attività delle imprese ferroviarie, come fa Trenitalia, e lo applicavo già alle imprese di trasporto ferroviario merci.

Si capisce quindi che la nostra regola è il rispetto delle regole e qualcosa di più, ma pretenderemmo anche dagli altri il medesimo rispetto delle regole. In un Paese normale e moderno, stante il reciproco rispetto delle regole, è inaccettabile abusare di una posizione dominante, da monopolista a tutti i costi. Questo ci demoralizza e il nostro caso è apparso anche su tutti i giornali internazionali.

Gli investimenti e la qualità del servizio sono normali perché quanto stiamo facendo è la normalità: è dall'altra parte che non è la normalità, mentre noi stiamo facendo non qualcosa di straordinario, ma quello che bisognerebbe fare.

Vorremo espandere alcuni servizi non dell'alta velocità, ma sempre legati alla tipologia di servizio cui facevo riferimento prima. Mentre l'anno scorso i treni internazionali periodici di turisti da aprile a ottobre sono stati solo 77, visto che noi

viviamo per il mercato e per il cliente, quest'anno i treni sono diventati quasi 300 e abbiamo contrattualizzato il 2012 in cui ce ne saranno quasi 600.

Abbiamo raccolto tutti quei traffici che per vari motivi sono stati abbandonati dalla rete nazionale e, se è vero che dobbiamo portare turisti in Italia, nel nostro piccolo stiamo facendo qualcosa. Mi sento però continuamente trattato molto male e non so più come fare affinché la mia possa diventare un'impresa normale che possa pensare a far viaggiare le persone.

Nel documento che ci è stato consegnato due giorni prima del nostro avvio, che ci limitava le fermate, c'era scritto, tra i vari punti «visto che i prezzi di Arenaways sono nettamente inferiori a quelli di Trenitalia...». Nel leggerlo ci siamo chiesti se i nostri prezzi fossero diventati nettamente inferiori, perché avevamo fatto in modo, anche per non dare fastidio, di avere un prezzo leggermente più alto di quello di Trenitalia sulle stesse tratte. Nel frattempo però i prezzi di Trenitalia erano aumentati e, per dispetto, su quella linea Trenitalia aveva tolto alcuni *intercity* e ne aveva messo altri, del tipo Frecciabianca, a un prezzo di 21 euro in seconda classe e 28 in prima. Il mio prezzo, che era già stato pensato un po' più alto del loro per non dare fastidio (17 euro), era quindi diventato nettamente inferiore. Personalmente non posso fare nulla se il giorno dopo il monopolista sceglie di aumentare ulteriormente i prezzi. Il mio è stato calcolato come fa il salumiere: tanto compro, tanto sono le spese, tanto quello che ci voglio guadagnare. Non so se altre imprese seguano lo stesso criterio. Questo era solo per darvi un esempio della situazione.

Rimango a vostra disposizione per eventuali domande.

PRESIDENTE. Do ora la parola ai deputati che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

GIACOMO CHIAPPORI. La ringrazio di questo suo intervento che è una conse-

guenza di un incontro che abbiamo fatto. Sono ligure e provengo dalla Riviera di ponente, dove in passato abbiamo coltivato il grande sogno della famosa linea che dalla Svizzera arrivava a Torino-Cuneo-Imperia ed era collegata con Nizza, la famosa Riviera dei fiori, la Costa Azzurra, tutto un fantasticare e proliferare di commerci, di turismo, di andare in montagna e venire al mare, una rete che aveva un suo significato.

Non aggiungo nulla a quanto ha detto in merito ai contrasti che ha rilevato nella sua esperienza di voler entrare in un mercato gestito da RFI e Trenitalia. È certo che il ferroviere, dottor Moretti, sulla tratta del Ponente ligure ha fatto come fece Prodi, un grande uomo che risolse il problema dell'IRI licenziando la gente e chiudendo.

Lui sta usando la stessa tecnica, perché questo grande uomo pensa di far guadagnare Trenitalia di più se chiude ed elimina delle tratte, come ha fatto tempo fa con il treno Nizza-Roma che era pieno, ma che lui riteneva non andasse bene, così come anche la tratta di Limone, considerata un ramo secco da tagliare, mentre non sa che cosa significhi per noi del Ponente quel tratto di ferrovia.

Il mio intervento non intende dar corda ai suoi problemi, dottor Arena, per quanto riguarda la gestione della rete ferroviaria, che è un patrimonio italiano come la rete elettrica, la rete del gas, perché questi binari non sono stati costruiti dall'ingegner Moretti, ma da noi tutti.

Vorrei che lei potesse considerare l'aspetto turistico, commerciale, i percorsi in *mountain bike*, i percorsi agroeconomici per portare persone nella grande provincia, ma anche nella vicina Svizzera, come succedeva una volta, e fare di questo nostro percorso qualcosa di utile.

Le preannuncio che si terrà al riguardo un incontro tra la Presidenza della Regione Piemonte, le Presidenze della Provincia di Cuneo, di Imperia, e la Presidenza della Regione Liguria che coinvolgerà anche le istituzioni di Nizza, che ha ancora un piccolo troncone di ferrovia, e che ha rimesso tutto in funzione — addi-

rittura ha promosso vendite di prodotti tipici con persone che indossano costumi tipici locali — come mi pare faccia anche lei in alcune sue tratte.

Sarà nostro intendimento muoverci in modo che il dottor Moretti non possa sostenere che una tratta che a lui non interessa e che ha deciso di tagliare sia difficile da attuare anche da parte di un operatore che non è Trenitalia, e nello specifico è Arenaways.

Il motivo del mio intervento è dunque sollecitarla a fare un piano per quel Ponente, per quella Liguria che sembra ormai inutile, ma è stata per anni il centro del turismo europeo, al di là di Sanremo e di Alassio, perché vorremmo poter portare la tratta fino ad Alassio, che è l'ultima cittadina di quella famosa Riviera dei fiori.

MARIO LOVELLI. Faccio i migliori auguri all'ingegner Arena, imprenditore valido della mia provincia. Sulla situazione da lui denunciata ho avuto l'opportunità di fare un'interrogazione in questa Commissione, quindi ho ben chiaro il problema, anche perché lo conosco direttamente sul territorio.

Le faccio però i miei migliori auguri dopo aver sentito l'intervento del collega della Lega Nord, che, insieme alla Lega e alla maggioranza, ha votato la legge del 2009 che le impedisce di fare l'operatore ferroviario come lei vorrebbe. Il collega della Lega nord ha confermato in qualità di amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, l'ingegner Moretti, di cui ora viene detto peste e corna. Non avevo ancora sentito il paragone con Prodi, ma naturalmente dalla Lega oggi ci si può aspettare di tutto e quindi non mi meraviglio.

Oggi le è stato proposto un progetto per il Ponente, ma vorrei sapere come possa farlo con la legge che le impedisce di realizzare sulla linea Torino-Milano-Pavia-Alessandria il progetto che avevate e che era la soluzione di un problema.

Dobbiamo fare in modo che a livello normativo, con interventi che ci competono direttamente, ed eventualmente con interventi di sollecito di altra natura si

sblocchi una situazione che appare veramente drammatica.

Mi interesserebbe conoscere la vostra valutazione in merito alla direttiva della Presidenza del Consiglio dei ministri del 2009 sull'utilizzo degli scali ferroviari del Gruppo FS, tra i quali c'è lo scalo di Arquata Scrivia, dove voi inizialmente avevate cominciato ad operare e che poi avete abbandonato.

Vorrei chiederle se, permanendo la situazione attuale, lei ritenga che la sua società abbia ancora un futuro e sia in condizione di andare avanti con 60 dipendenti e 20-30 possibili nuove assunzioni, o se al contrario, qualora la situazione si sbloccasse, come società ferroviaria intendiate utilizzare il progetto che avevate in mente per investimenti futuri e per operare al di là del territorio in cui adesso vi collocate.

Vorrei inoltre una precisazione in merito al contratto di lavoro perché, al di là delle questioni che sono legate al regolatore nazionale, ci sono le questioni sindacali e ho colto anche qualche polemica sindacale. Vorrei avere un chiarimento in merito, dal momento che lei ha dichiarato che il vostro contratto di lavoro è uguale a quello di Trenitalia.

Per quanto riguarda infine la questione dello sviluppo del trasporto turistico con i Paesi del nord, vorrei sapere se questo possa avere uno sviluppo a prescindere dalle vicende del trasporto passeggeri che lei ci ha evidenziato.

VINCENZO GAROFALO. Ringrazio il dottor Arena e sono costretto a fare autocritica rispetto a quello che questa Commissione ha ritenuto giusto approvare, cioè il famoso articolo 59 della legge n. 99 del 2009.

Ho voluto rileggerlo in questo momento per rendermi conto di cosa abbiamo approvato. In quell'occasione, come spesso accade, ci siamo trovati a dover coniugare la liberalizzazione con la tutela di aziende italiane e di posti di lavoro, e in queste occasioni ci chiediamo se sia giusto propendere per un aspetto o per un altro. Dovremmo trovare un giusto equilibrio.

L'articolo 59 in effetti non dice che non è possibile consentire le fermate intermedie, ma che deve essere effettuata un'istruttoria. Vorrei sapere quindi quale tipo di rilievo lei abbia presentato all'Autorità garante della concorrenza e del mercato, cui anche oggi sul *Corriere della Sera* veniva fatto un breve richiamo.

In quell'articolo 59, al comma 3, l'organismo di regolazione, l'URSF in questo caso, viene incaricato di fare un'istruttoria anche chiamando in causa le Regioni. Non considero, quindi, sbagliata la proposta dell'onorevole Chiappori, ma, poiché nessuno è perfetto, non è perfetta la legislazione fatta con maggioranze diverse né quella che abbiamo fatto noi, è necessario verificare come le leggi vengano applicate.

È dunque opportuno conoscere le modalità con le quali è stata negata la possibilità di svolgere un servizio. Lei, dottor Arena, ha avuto modo di conoscermi in altre occasioni e oggi ha ribadito quanto già a mia conoscenza, per cui ho la conferma di quanto lei aveva già detto per quanto riguarda la capacità di svolgere un'attività a valori di mercato, non sotto costo, impiegando personale messo in regola con lo stesso contratto di lavoro di Trenitalia, utilizzando mezzi propri, sia finanziari che materiali, svolgendo un servizio con un controllo della qualità che solitamente per un privato deve essere soddisfacente, perché altrimenti nessuno acquista il biglietto.

Lei quindi anticipa il denaro per incassarlo dopo, mentre noi paghiamo o perlomeno promettiamo soldi prima per un servizio che sarà reso successivamente, a prescindere da quanti saranno gli utenti dei treni.

Rispetto a questo non posso promettere, né personalmente né a nome del gruppo politico cui appartengo, che risolveremo il problema, ma lo sottoporremo a un'attenta riflessione anche del Ministro dell'economia, che rappresenta l'azionista della *holding* Ferrovie dello Stato e che la scorsa settimana ha voluto fare una verifica in prima persona di quello che abbiamo sempre lamentato soprattutto noi del centro e sud Italia.

Si tratta di un servizio che viene pagato da tutti, ma al nord c'è stata un'innovazione e si è rilevato un miglioramento, mentre al sud si constata un peggioramento del servizio e si arriva a teorizzare la necessità dello smantellamento, motivata dal fatto che la gente non prende il treno.

Nella prima occasione che ho avuto di ascoltare qui l'ingegner Moretti gli avevo chiesto di accompagnarmi gentilmente a fare un viaggio di cui avrei stabilito io data e orario perché, nel caso contrario in cui ci fossimo messi d'accordo in anticipo, probabilmente tutto avrebbe funzionato perfettamente.

Ritengo che un operatore privato, che non ha sostegno pubblico, che lavora con propri mezzi e che si mette in gioco sul mercato, possa rappresentare anche un aiuto per le Ferrovie che dicono di voler togliere alcuni servizi, minacciano nuovamente di togliere le cosiddette « antenne », cioè i treni che partono dalle due aree occidentale e orientale della Sicilia per andare in continente perché non sono remunerativi, mentre invece alcuni operatori privati offrono la loro disponibilità per farlo.

Le chiederei, quindi, qualche notizia in più sulla pratica che lei ha aperto presso l'Autorità garante della concorrenza e del mercato e se lei, come ho letto e come ha anticipato in altre occasioni, sia disponibile a operare in altre aree geografiche, come la Sicilia e abbia già fatto un'analisi per poter essere un operatore sostitutivo, in grado di essere il prossimo erogatore di servizi ferroviari anche in regioni alle quali Trenitalia non è più interessata.

DANIELE TOTO. Premesso che sono molto vicino agli imprenditori privati che decidono di attaccare un monopolio pubblico anche a vantaggio degli utenti, rilevo che luglio 2009 è stato un mese nero per quanto riguarda gli operatori privati ferroviari sia merci sia passeggeri, come ricordato dall'onorevole Lovelli, anche in ragione della direttiva del Presidente del Consiglio relativa agli scali interportuali.

Non posso che seguire la falsariga suggerita dagli interventi precedenti perché questo è l'aspetto che considero interessante e porrò quindi alcune domande schematiche.

Vorrei innanzitutto conoscere l'entità dell'investimento che voi avete utilizzato per lo *start up* iniziale della società e sapere se abbiate aperto un contenzioso per quanto riguarda la norma citata in precedenza, di che tipo e a che punto sia arrivato.

Anche se potrebbe essere assurdo parlare di politica di espansione in un momento di criticità aziendale che deriva dalla mancata possibilità di perseguire gli obiettivi prefissati, vorrei chiedervi se abbiate delineato una ulteriore politica di espansione rispetto a quella del progetto originario.

Poiché lei ha parlato di contratto di lavoro ed è stato molto abile, perché Trenitalia parla spesso di *dumping* salariale dei propri concorrenti, vorrei chiederle, come ha già fatto l'onorevole Lovelli, se il contratto di lavoro sia esattamente lo stesso rispetto a quello di Trenitalia.

MARCO DESIDERATI. Il mio sarà un intervento molto breve anche perché oggi ho colto molti aspetti positivi: il primo è che essendoci prodotti locali sui treni io e l'onorevole Chiappori verremo sicuramente a fare un giro; il secondo è che il collega Lovelli del Partito Democratico ha di fatto sfiduciato Moretti, il che è una novità interessante! Al di là delle battute, ho accolto con dispiacere, ma senza sorpresa, quanto ci ha raccontato, perché leggiamo i giornali e in audizione anche altri operatori del settore avevano espresso le difficoltà oggi ribadite anche da lei, per cui purtroppo non è una novità.

Vorrei dare il contributo della Lega, in linea con quanto già fatto dal collega Garofalo, perché siamo interessati a lavorare insieme su questo tema su cui si ravvisa un'uniformità di vedute, per cui da una parte non si vuole penalizzare un servizio universale come quello di Trenitalia, che copre anche aree dove oggettivamente non c'è remunerazione, dall'altra

però bisogna consentire agli operatori che si affacciano al mercato in modo corretto, come ritengo facciate voi, di lavorare senza paletti inventati messi appositamente per rendere difficile il lavoro.

Vorrei porvi solo una domanda. Non vi voglio chiedere notizie sulla realizzazione di servizi dalle mie parti, perché, abito vicino a Milano, ma vorrei sapere quanti passeggeri ritenete che utilizzino quotidianamente questa tratta Torino-Milano, quanti ne vorreste trasportare e quanti in effetti ne trasportate.

Poiché durante l'audizione l'ingegner Moretti ha spesso ribadito che se le Regioni vogliono i servizi devono stipulare contratti di servizio, non so se possiate dialogare anche voi con le Regioni per stipulare eventualmente con loro dei contratti di servizio e se lo abbiate già fatto.

PRESIDENTE. Do la parola al dottor Arena per la replica.

GIUSEPPE ARENA, Amministratore delegato di Arenaways Spa. Vi ringrazio per le domande, alle quali cercherò di rispondere, e nelle quali si ravvisa un aspetto comune. La situazione in cui ci troviamo attualmente e non per nostra volontà, in cui non riusciamo a svolgere l'attività così come è stata programmata, ci ha fatto perdere milioni di euro.

Poiché non abbiamo contributi, è una situazione in cui non possiamo andare avanti, e le espansioni sono legate a questo. Se infatti non otteniamo un risultato per quanto riguarda il servizio che stiamo svolgendo, non potremo fare investimenti sul resto.

Questo penalizza non solo noi, ma anche la collettività, perché stiamo garantendo un servizio che l'operatore nazionale non fa e certamente non farebbe con le nostre caratteristiche, per cui non capisco quale sia il problema.

Il nostro modello di esercizio, quello che purtroppo non stiamo facendo e che coinvolgeva anche tratte importanti, non solo Torino-Milano, ma Torino-Asti-Alessandria verso Arquata per poi tornare su Milano, era di circa 1.500 persone al

giorno, cifra ridicola. Avevamo impiantato il sistema per provare il mercato ed economicamente il sistema cominciava a funzionare.

Con la situazione che ci è stata imposta, dopo aver speso ingenti risorse nella pubblicità del nostro modello di esercizio, ci siamo trovati a fare un'altra cosa e i primi giorni trasportavamo 2 o 3 persone al giorno, mentre adesso il numero delle persone che incominciano a usare i nostri servizi è cresciuto.

È necessario considerare che noi non possiamo fare pubblicità nelle stazioni perché quando abbiamo provato a chiederlo abbiamo appreso che le stazioni sono gestite dalla società Centostazioni che appartiene al gruppo FS Spa. La realtà è quindi che non si muove assolutamente niente. Noi non possiamo andare a Milano Centrale, ma a Milano Garibaldi, che notoriamente non è la stazione per chi va a Torino; i binari, soprattutto all'inizio, non venivano segnalati o venivano indicati male, nel senso che venivano segnalati dei binari sbagliati.

Chi sale sul nostro treno è quindi un piccolo eroe, che vuole prendere a tutti i costi il treno Arenaways. Nonostante tutto i passeggeri sono cresciuti e arriviamo anche a punte di 50-60 per treno, quindi un migliaio alla settimana, con conseguenze che potete immaginare. Tra l'altro, da quando siamo entrati in servizio sono comparsi all'improvviso i regionali veloci. Noi dovevamo cominciare un certo giorno, ma i classici tabelloni degli orari, per un giochino che non mi dilungo a illustrare, riportavano orari sbagliati e sono ricomparsi gli orari esatti dopo tre settimane.

In una situazione così vincere è facile, non si vuole il confronto. Tra l'altro il nostro treno è realizzato con caratteristiche assolutamente diverse perché come ho detto è la normalità che non esiste.

La nostra debolezza ci impedisce di perseguire i progetti di espansione che pure abbiamo. Per quanto riguarda i traffici internazionali con la Liguria, stiamo già lavorando per aprire anche un *hub* a Ventimiglia, per i collegamenti da nord.

Lo scorso anno abbiamo lavorato — scusate la presunzione — talmente bene che abbiamo portato via i treni ai francesi. C'erano dei treni che andavano da Amsterdam all'altra parte del confine della riviera e, approfittando di un momento di debolezza delle ferrovie francesi, cioè dei loro scioperi, siamo stati ben presenti e sono stati dirottati su Alessandria i treni diretti dall'altra parte.

Le Ferrovie dello Stato olandesi e la compagnia privata ITC olandese ha deciso di non fare più accordi ferroviari con i francesi per quella tratta e ci ha dato il compito di parlare con la Regione, cosa che stiamo facendo, e stiamo preparando un *hub* a Ventimiglia, che sarà pronto tra qualche mese, per dirottare il traffico nelle località servite dalla nostra società.

Potremmo fare anche meglio e di più. Parlando della Liguria, in questi giorni sono stati tolti all'improvviso di nuovo gli *intercity* da Torino a Genova, che compaiono, poi scompaiono e poi compaiono di nuovo. Mi è stata addirittura inviata una lettera aperta per questi *intercity* ma è difficile intervenire su queste cose.

La famosa linea Cuneo-Ventimiglia che è bellissima, dopo aver fatto tanto lavoro e aver speso molti soldi dei contribuenti, forse diventerà una pista ciclabile perché la questione è estremamente ingarbugliata. Su questo siamo bravissimi a livello internazionale: abbiamo bisticciato con tutte le reti internazionali.

Abbiamo idea di sviluppare anche altri traffici. Quest'anno sono 277 i treni internazionali, nel 2012 circa 600 e apriremo anche un *hub* a Trieste. Su Alessandria — cosa che riguarda la Liguria e il Piemonte — prevederemo un'ulteriore corsa alla settimana, di giovedì, e la novità è che da quest'inverno ci saranno anche le corse invernali per gli sciatori.

Se però ci fanno morire e non c'è un minimo di intervento su questo, diventa difficile realizzare questi progetti. Abbiamo un progetto su un collegamento nord-sud e stiamo acquisendo tre splendidi treni a lunga percorrenza nuovi, che

riporterebbero l'Italia a un livello europeo sui traffici, dove adesso stanno morendo e i treni sono tipo *Cassandra Crossing*.

Il giorno in cui però si saprà che sto facendo questo, la mia scelta diventerà strategica e quindi ci sarà di nuovo il tentativo di darmi addosso. Questa è la mia preoccupazione.

Per quanto riguarda il contratto di lavoro, vorrei ulteriormente rafforzare il concetto, tenendo presente che sono stato già in passato l'unico operatore privato merci ad applicare questo contratto. Quando affermo che il contratto è simile significa che applico il Contratto delle attività ferroviarie, non quello dei ferrotranvieri.

La cosa curiosa è che la società TLN-Trenitalia LeNord applica non quello delle attività ferroviarie, ma quello dei ferrotranvieri. Il nostro è leggermente più oneroso perché abbiamo anche l'accordo di secondo livello, che è fatto *ad hoc* e che avevo già sperimentato all'interno delle imprese merci, che serve per migliorare la qualità del servizio nel rapporto con la persona.

Un piccolo particolare che avevamo introdotto allora e che abbiamo trasferito qui: abbiamo premi di produzione trimestrali e non annuali basati su un banale conteggio; si divide il premio in due parti: il 60 per cento è legato alla sicurezza e il 40 per cento alla produzione, alla qualità del servizio.

Questo è l'unico modo per controllare il rispetto assoluto da parte del personale dell'uso degli strumenti di protezione, dal casco ai guanti. Il contratto è identico, ma ha in più una polizza di assicurazione sanitaria per il lavoratore e i suoi familiari e altre piccole cose che Trenitalia non ha.

Il contratto è stipulato con l'organizzazione sindacale dei macchinisti di Trenitalia, ovvero la concorrenza, quindi non sono solo loro i sindacalisti interni all'impresa.

Dalla lettura dell'articolo 59, mai avrei pensato di poter rompere l'equilibrio economico del monopolista perché l'intervento del regolatore è previsto nel caso in cui l'operatore che sta entrando in servizio

comprometta l'equilibrio economico, ma mi chiedo come avrei potuto compromettere l'equilibrio di Trenitalia con i limitati numeri in mio possesso.

I casi sono due: o ha un equilibrio precario oppure è sufficiente che salga una persona sul mio treno per sovvertire l'equilibrio economico di Trenitalia. Non ho tuttavia mai potuto vedere il calcolo con cui hanno verificato che avrei rotto l'equilibrio economico, mentre l'equilibrio economico rotto è il mio.

Abbiamo fatto ricorso all'Antitrust, che per la prima volta insieme all'Associazione consumatori è intervenuta in maniera veloce e decisa, tanto che questa mattina leggevo che le Ferrovie dello Stato hanno fatto un controricorso all'Antitrust, che è intervenuta con visita ispettiva, per cui bisognava avvisarli prima, quindi probabilmente si sono anche offesi di questo intervento. Nei prossimi giorni ci sarà qualche ulteriore sviluppo.

Adesso che la regione Piemonte ha firmato l'accordo per un contratto di servizio, stiamo effettuando la rivisitazione della nota inviataci dall'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari che ci puniva non facendoci fare fermate, perché le ultime righe di questa indicazione dicevano che la cosa sarebbe stata rivista nel momento in cui fosse stato firmato dalla regione il nuovo accordo di servizio con Trenitalia, cosa che è stata fatta e per cui credo che l'operatore nazionale sia stato sufficientemente remunerato, per cui potrebbe essere di nuovo possibile per noi effettuare qualche fermata.

Stiamo aspettando perché comunque io non ho mai visto il calcolo del disequilibrio economico e mi chiedo come si possano prendere decisioni così importanti senza un'adeguata istruttoria. Su questo è chiaro che dovete intervenire perché si tratta di una decisione a mio avviso assurda, che non ha motivo di esistere perché elimina le basi di un'attività.

Pensate che io non posso fare manovra a Milano e neanche al Lingotto e quindi il mio treno viaggia con due locomotive perché arriva a Milano e torna indietro. È quindi impedita qualsiasi cosa, sono in-

gessato e l'obiettivo è evidente a tutti, per cui vi prego di considerare come questo sia ormai assolutamente ridicolo. Fino a un certo punto sono cose tollerabili, possiamo accettare che si divertano alle nostre spalle, ma oltre un certo limite sinceramente è inaccettabile.

Volevamo inoltre informarvi che noi siamo gli unici ad avere anche le macchine di manovra e di assistenza provviste del Sistema controllo marcia treno (SCMT). Trenitalia non lo ha da tutte le parti, ha ancora macchine obsolete che viaggiano soltanto in virtù di ripetute deroghe. Non si può continuare a fare ragionamenti di questo tipo. Chiediamo dunque di farci lavorare in modo che la gente possa viaggiare tranquilla e sicura.

Anche per quanto riguarda gli scali di Arquata o di altre stazioni abbiamo delle limitazioni, non riusciamo più a muoverci così come anche i colleghi delle imprese di trasporto ferroviario merci. Ci chiediamo come si possano fare tavole rotonde per parlare di sviluppo, di merci, di servizi su rotaia e poi attuare interventi che impediscono agli operatori di lavorare, come si possa pensare a uno sviluppo per il porto di Genova quando praticamente la mobilità non è assicurata e non è possibile entrare e uscire dallo scalo merci.

È inutile fare tanti discorsi. Così noi moriamo.

MARIO LOVELLI. Se ho capito bene, lei prima ha detto che le tariffe da voi praticate tra Torino e Milano sono oggi inferiori a quelle di Trenitalia?

GIUSEPPE ARENA, *Amministratore delegato di Arenaways Spa*. In questo momento sì.

MARIO LOVELLI. No, perché Trenitalia svolge il servizio con il contratto di servizio, quindi quella linea è sussidiata...

GIUSEPPE ARENA, *Amministratore delegato di Arenaways Spa*. Vorrei solo precisare che il nostro prezzo, quello definito all'origine, era di 17 euro sulla Torino-Milano.

MARIO LOVELLI. Allora all'inizio era superiore...

GIUSEPPE ARENA, *Amministratore delegato di Arenaways Spa*. Sì, il nostro è equiparabile a un *intercity* più che al treno regionale, e gli *intercity* di Trenitalia che adesso circolano quotidianamente costano 21 euro in seconda classe e 28 euro in prima classe. Se però domani mattina Trenitalia volesse aumentare ulteriormente il costo, non posso farci nulla, anche se stipulano il contratto di servizio.

MARIO LOVELLI. Sarebbe utile che ci inviasse un piccolo dossier al riguardo.

PRESIDENTE. Le chiederei quindi di inoltrare alla Commissione una breve relazione scritta.

Nel ringraziare il dottor Arena per il suo intervento, dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 16,10.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

*Licenziato per la stampa
il 25 marzo 2011.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

