LE FS SULLA STAMPA

di Antonio D'Angelo

Prove tecniche di concorrenza

E alla fine il momento è arrivato. Lunedì 15 novembre, le prime prove tecniche di concorrenza, con la partenza dei primi treni di Arenaways.

Ma, come al solito, in Italia non tutto è così semplice, dunque non volete che ci sia stato l'inevitabile giallo?

A soli tre giorni, infatti, da una partenza più volte annunciata (il tam tam è cominciato da settembre) e altrettante volte rinviata, è arrivato l'annuncio che la società dell'ex capostazione Giuseppe Arena (faccia da capo reparto anni sessanta, senza nessuna offesa ma anzi con qualche nostalgia per un'Italia che non c'è più) poteva sì far circolare i propri treni, ma solo sul collegamento diretto Torino (Lingotto e Porta Susa, neanche Porta Nuova) - Milano (Porta Garibaldi), senza - quindi - poter effettuare fermate intermedie. I pendolari di cittadine come Asti, Alessandria, Santhià, Biella, Novara e via dicendo, che già sognavano di poter liberarsi dalla schiavitù dei treni affollati e non proprio modernissimi di Trenitalia (ma che avevano anche avuto la doccia fredda di prezzi non propriamente accessibili o - in ogni caso - più cari dell'azienda pubblica), hanno ricevuto questa ulteriore, cocente delusione.

E il tutto si è risolto, praticamente, in una inaugurazione per finta: sulla tratta Milano-Torino (perdippiù, su stazioni che - checchè se ne dica e nonostante gli sforzi di migliorare i collegamenti metropolitani - sono "secondarie", e non ai livelli parigini e delle altre città europee) il treno di Arena non è concorrenziale, anzi - per dirla tutta - è del tutto inutile, nonostante gli sforzi e le caratteristiche di innovazione e di qualità (di cui parleremo) con cui si è voluto arricchire il servizio. Difatti, a parte gli invitati, nel primo viaggio i viaggiatori erano pochi più di una decina, mentre mancano pudicamente notizie sulle frequentazioni nei giorni successivi.

È ovvio che, se non cambieranno le carte in tavola, tutta questa storia