

# IL VIAGGIO DI ITALO

## INVESTIMENTI, NUOVI SOCI, BORSA E PRESTO ANCHE LE GARE EUROPEE

Luca Cordero di Montezemolo, appena nominato presidente, spiega le strategie di Ntv. Investimenti, a fronte di tariffe crollate del 40% in cinque anni, per far crescere il servizio sulla Milano-Roma, ma anche sulla Torino-Venezia

È il preavviso della battaglia per le tratte interregionali, oggi monopolio delle Fs. Per questo domani arriva il nuovo Pendolino Evo

di **Fabio Savelli**

«**L**a lungimiranza dell'allora ministro Bersani» nell'anticipare la direttiva Ue di (parziale) liberalizzazione del mercato ferroviario. «Il coraggio dei soci che hanno continuato a sposare la causa» anche quando il debito «poteva travolgerci». E poi la «bagarre infinita con Trenitalia». L'ostracismo per le «macchinette self-service», il cancello di Roma Ostiense «che impediva di raggiungere i nostri treni». Il canone di utilizzo dei binari che prima era «un salasso», «oltre 110 milioni di euro all'anno» ora «finalmente ridotto» grazie alla nascita dell'Authority dei Trasporti. Un «arbitro imparziale» che «ha stabilito bene le regole del gioco» per «la più grande liberalizzazione italiana dai tempi della telefonia mobile».

Luca Cordero di Montezemolo, azionista fondatore di Nuovo Trasporto Viaggiatori, è appena stato nominato presidente dei treni di Italo insieme a Flavio Cattaneo, tornato nel gruppo da amministratore delegato.

### Errori di gioventù

L'ex numero uno di Fiat, Ferrari, Confindustria e Alitalia — per citare le cariche più simboliche — racconta la ristrutturazione di Ntv a tre anni da «una riunione delicatissima a Milano negli uffici di Intesa Sanpaolo», banca socia e creditrice, che «devo ringraziare perché ha creduto nel progetto anche quando le cose non andavano bene» per «errori di gioventù». «Siamo partiti con un foglio bianco e senza neanche chiedere un euro allo Stato. Con parecchi soldi da dover investire nell'acquisto dei treni per ottenere la licenza. All'inizio non tutto ha funzionato. Abbiamo sbagliato posizionamento e politiche di prezzo, ma avevamo molte attenuanti». Il riferimento è alle resistenze del concorrente, dell'incumbent controllato da Ferrovie dello Stato (e quindi dal ministero dell'Economia) «fino ad allora in regime di monopolio». «Con tanto denaro pubblico, una potenza di fuoco per

noi impensabile, gestore anche della rete Rfi». I tentativi di «uccidere il bambino anche prima che nascesse» però non hanno sortito effetti pratici. Così i numeri — a cinque anni dai primi convogli griffati Alstom sulle tratte dell'alta velocità — raccontano di un'Italia sociologicamente ormai diversa. In cui la domanda di trasporto ferroviaria è cresciuta dell'80%. Finendo per rendere assolutamente marginale l'aereo su alcune tratte come la Milano-Roma. Costringendo alla chiusura della rotta i campioni del low-cost come Easyjet e Ryanair.

«All'inizio decidemmo di condividere il rischio d'impresa con un partner industriale come SnCF», ricorda Montezemolo. «Preferimmo i francesi ai tedeschi per la loro esperienza sull'alta velocità con il Tgv. Ci criticarono per questa scelta. Una buona parte della politica ci descrisse come una testa di ponte per

Parigi. A tendere, dicevano — io, Diego Della Valle, Gianni Punzo, Alberto Bombassei, Isabella Seragnoli, le Assicurazioni Generali, Intesa Sanpaolo — saremmo usciti dal capitale per consegnare Ntv ai francesi. Così non è stato. I francesi non sono più azionisti. Noi siamo rimasti per un'azienda made in Italy. Che ora ha più di mille dipendenti e un'età media sotto i 30 anni. Ouella

stessa politica ora ci chiede di aprire nuove rotte». I primi segnali di svolta arrivano nel 2015. In plancia di comando c'è un «ristrutturatore come Flavio Cattaneo». «Ha fatto un ottimo lavoro, insieme al presidente uscente Andrea Faragalli Zenobi e a una squadra di manager giovani e qualificati che, in questi due anni, hanno riportato l'azienda a fare profitti. Ora Cattaneo è tornato, mettendoci anche parecchi soldi suoi a testimonianza di quanto creda in questa avventura imprenditoriale (il



manager è al 5,1% del capitale di Ntv, ma detiene anche una partecipazione in Peninsula Capital, il fondo di private equity appena entrato al 13% della società ferroviaria, ndr.). «Ha ripensato la politica commerciale, ha tagliato i costi improduttivi», spiega Montezemolo.

## Il duopolio

Ciò che ne è scaturito è un mercato che sull'alta velocità è diventato un duopolio. Con due società che «battagliano» sui prezzi e sulla qualità del servizio. «Sono migliorati molto anche loro ed è il corollario di una concorrenza vera». Le tariffe sono così crollate del 40% in cinque anni. Ora per Ntv si profila la quotazione in Borsa. Forse già nel 2018. «Non lo escludo», ammette Montezemolo. L'ingresso di Peninsula Capital, favorito simboleggia l'interesse di fondi ed investitori istituzionali. A ben vedere corroborata anche dall'emissione obbligazionaria da 550 milioni di euro appena collocata sul mercato (con una domanda quattro volte superiore all'offerta) a riscadenziamento del debito. Con tassi di rimborso in discesa rispetto alle linee di credito precedentemente aperte con le banche.

Domani Ntv presenterà il nuovo Pendolino Evo. I primi treni entreranno in circolazione per la fine di dicembre. «Raddoppieremo la frequenza tra Roma e Milano, con un treno ogni mezz'ora — spiega Montezemolo —. Evo è modernissimo, il primo che rispetta le normative Ue in termini di aerodinamicità. Andremo anche a Venezia partendo da Torino, rafforzando una tratta strategica per il Paese». Una commessa dal valore di 1,2 miliardi che conferma il sodalizio con Alstom e con lo stabilimento di Savigliano nel Cuneese che ha permesso di mantenere le maestranze locali. I francesi proprio in questi giorni hanno raggiunto l'accordo per fondersi con la divisione ferroviaria della tedesca Siemens. «L'operazione è da accogliere con favore», dice il neopresidente di Ntv. Che non vede rischi per una possibile politica rialzista dei prezzi. Senza contare l'interesse, finora non concretizzatosi, per i nuovi modelli di Ansaldo Breda finita nel perimetro dei giapponesi di Hitachi. «Guardiamo con attenzione alle tratte interregionali, ma è necessario liberalizzare anche questo segmento». Antenne dritte anche in Spagna, Germania. E Gran Bretagna, dove Fs sta investendo parecchie risorse. «Non abbiamo capitali infiniti, ma siamo pronti a crescere anche all'estero appena la direttiva Ue verrà recepita anche da altri Paesi. Rappresentiamo un modello, un benchmark da poter esportare anche altrove».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



### Il ritorno

Flavio Cattaneo, 54 anni, è il nuovo ceo di Ntv Azionista diretto con il 5,1% e indiretto attraverso una quota in Peninsula Capital



### Ferrovie

Renato Mazzoncini, 49 anni, ceo delle Ferrovie dello Stato da fine 2015 Si è formato nel settore dei trasporti, ed è stato ad di Busitalia

# ntv

Nuovo Trasporto Viaggiatori

## 2006

### La fondazione

L'avventura di Ntv comincia nel 2006. La società nasce dall'idea dei soci fondatori, tra cui Montezemolo e Della Valle

## 2009

### Il supporto di Intesa

La volontà di creare un concorrente di Trenitalia sull'alta velocità trova Intesa Sanpaolo come sponsor

## 2012

### I primi treni sulla rete

Il 28 aprile cominciano a circolare sui binari dell'alta velocità i primi convogli Ntv griffati Alstom

## 2014

### Il nodo dei debiti

Gli azionisti di Ntv, con la consulenza di Lazard, studiano un piano di ristrutturazione del debito

## 2015

### L'aumento di capitale

I soci di Ntv, tra cui Generali, danno il via libera ad una ricapitalizzazione di 100 milioni per acquistare nuovi treni

## 2017

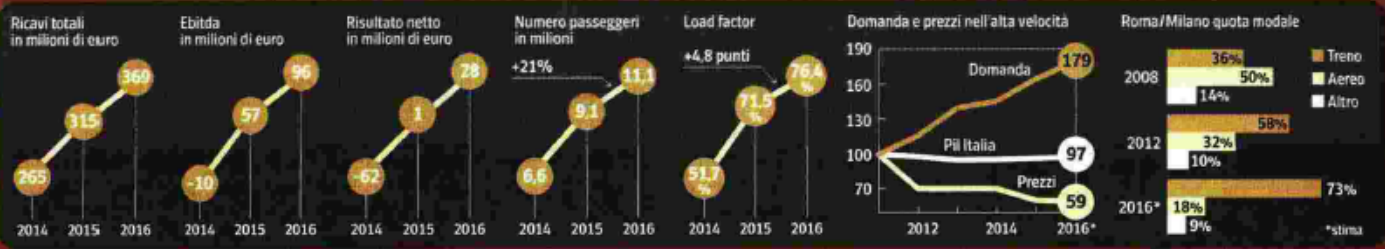
### Il rafforzamento

Ntv conferma il sodalizio con Alstom chiedendo altri 12 pendolini. Entreranno in circolazione nel 2018

## 2018

### L'ipotesi quotazione

Ntv non esclude un possibile approdo in Borsa nel 2018, visto l'interesse di fondi e investitori istituzionali



Fonte: Authority dei Trasporti e bilancio consolidato 2016 Itv

