

Ntv apre il dossier per la quotazione, potenzia la flotta e raddoppia l'offerta

Giorgio Santilli > pagina 35

2,3

valore d'impresa (in miliardi)
stimato dalle banche d'affari

Ferrovie. Giovedì l'ok del cda al progetto Montezemolo-Cattaneo - Valore d'impresa a 2-2,3 miliardi

Ntv va in Borsa, potenzia ancora la flotta e raddoppia l'offerta di treni

Giorgio Santilli

Giovedì il consiglio di amministrazione di Ntv darà il via libera al progetto di quotazione in Borsa, prevista nella prima metà del 2018. Le prime valutazioni delle banche d'affari attestano il valore dell'impresa oltre i 2 miliardi, fino a 2,3 miliardi, con un Ebitda atteso per quest'anno a 140-150 milioni e dato in forte crescita anche nel 2018. La quota da collocare dovrebbe oscillare fra 30 e 40%. Numerose banche d'affari già si sono fatte avanti con il presidente, Luca Cordero di Montezemolo, e l'amministratore delegato, Flavio Cattaneo, per valutare i progetti di Ipo e proporsi come advisor: Banca Imi, Bofa Merrill Lynch, Citybank, Goldman Sachs, Ubs, Credit Suisse, Barclays, Unicredit, Mediobanca, Morgan Stanley, Jefferies.

Il cda di giovedì ha all'ordine del giorno anche l'acquisto in autofinanziamento di altri cinque treni Italo Evo (Pendolino evoluto da 480 posti) che si sommano ai 12 già acquistati e pronti per entrare in esercizio da qui a metà 2018. Un ampliamento della flotta del 65% rispetto ai 25 Agv attuali, con l'obiettivo di raddoppiare l'offerta di servizi ferroviari nel 2018-2019 (si passerà da 56 a 96 servizi ferroviari giornalieri). Si apre così una nuova stagione di concorrenza dura con Trenitalia di cui beneficineranno anzitutto i viaggiatori. La concorrenza continuerà a Piazza Affari, dove pure è attesa la quotazione di Trenitalia o delle Freccie per il 2018.

Le scelte strategiche di Ntv - quotazione in Borsa, investimenti in treni, piano industriale con la nuova offerta - parlano di un progetto di sviluppo che parte subito ad alta velocità e accelera nel me-

dio periodo. Il dato che oggi meglio fotografa il successo di Italo è il numero dei passeggeri che nel 2017 si avvicinerà ai 13 milioni, grazie a una rete di 18 stazioni e 13 città servite, cui aggiungono 18 città collegate con il servizio intermodale Italo bus. I passeggeri erano 6,6 milioni nel 2014, 9,1 nel 2015, 11,1 nel 2016. Maci sono anche le caratteristiche che ne fanno una società smart: mille dipendenti (altri 160 saranno assunti nel 2018) con una età media di 30 anni e il 70% dei biglietti venduti

PARTNERSHIP IN EUROPA

In Borsa Italo si presenta con la bandiera della concorrenza ferroviaria, unico campione europeo privato. Joint in altri Paesi con le liberalizzazioni Ue

via web. E nel primo semestre 2017 ricavi in crescita del 25,5% e margine operativo lordo del 55%.

«Modello Italo» in Europa

Lo sbarco a Piazza Affari, però, non è solo questione di piani di sviluppo e numeri. Ntv porta in Borsa la bandiera della concorrenza ferroviaria: si presenta come il campione europeo di questo business - l'imprenditore privato agile e veloce sul ring contro l'ex monopolista pubblico - alla vigilia della liberalizzazione Ue che aprirà nel 2020 i mercati nazionali passeggeri (compresa l'Alta velocità).

Italo rivendica anzitutto i benefici di sistema apportati ai viaggiatori in termini di miglioramento del servizio, possibilità di scegliere e abbattimento delle tariffe (la società stima in 800 milio-

ni il beneficio complessivo per i viaggiatori dal 2012 al 2016). L'Alta velocità italiana è - anche grazie ai paletti messi dall'Autorità di regolazione dei trasporti - un esempio unico di concorrenza ferroviaria. Un modello che per essere completato avrebbe ancora bisogno della separazione verticale della rete e di vere gare per i treni pendolari, ma che ora molti studiano in Europa.

Sotto la bandiera della concorrenza ferroviaria Italo porta però in Borsa non solo il proprio ruolo di innovatore di sistema, bensì anche un modello di sviluppo imprenditoriale privato in regime di concorrenza nei servizi ferroviari. La società mette sul mercato europeo la propria expertise per replicare il "modello Italo" negli altri Paesi. L'obiettivo è costruire partnership e joint venture con imprenditori privati locali. Il ruolo di Italo è facilitare l'avviamento, sfruttando il know how maturato nel caso italiano. Contatti esistono già in Spagna e Francia, mentre in Inghilterra Ntv ha fatto richiesta della licenza per partecipare alle gare.

Nuova concorrenza in Italia

Ntv guarda con attenzione ai mercati di interregionali e regionali, dove Trenitalia fornisce servizi di minore qualità rispetto all'Av e con tariffe/km più alte. È di una settimana fa la presa di posizione delle tre Autorità (Antitrust, Anticorruzione, Trasporti) che promettono di «stimolare» una nuova stagione di gare vere sui regionali. «Se saranno gare vere, saremo interessati a partecipare, ma se chiedono 100 treni per partecipare, non sono gare vere», dicono non da oggi in Ntv. Per questo il ruolo delle Authori-

ty è decisivo per forgiare gare capaci di allargare davvero la partecipazione.

Ma ancora più che al trasporto locale Ntv guarda alla concorrenza su alcuni assi interregionali strategici come la Milano-Genova e la Bologna-Ancona-Bari. È una delle frontiere su cui lavorerà Italo: la richiesta di attivare servizi arriva già anche dalle autorità locali, consapevoli che la concorrenza su queste tratte cambierebbe tutto. Ntv stimola che ci possa essere un abbattimento dei prezzi dell'ordine del 30-40%. Oggi il vincolo è infrastrutturale, ma con l'avanzare dei lavori sulla rete e il rilascio di nuove tracce, la prospettiva si farà concreta.

Il potenziamento dell'offerta

In attesa di ulteriori sviluppi concorrenziali, una nuova guerra con Trenitalia è alle porte. Ntv aumenterà le frequenze sulle rotte già servite: i treni giornalieri Roma-Milano passeranno da 40 a 50, un treno ogni mezz'ora, compresi i no stop che diventeranno 20 (oggi 15); quelli da/per Venezia raddoppieranno a 16. Ma la maggior espansione di traffico è prevista con le nuove tratte al momento non servite da Italo: a giugno 2018, la Torino-Milano-Venezia, con estensione fino a Trieste e a Bolzano (da Verona). Un durissimo colpo alla mappa della vecchia ferrovia in monopolio, sempre più ristretta. Inoltre, dopo il successo delle fermate di Italo nelle stazioni intermedie di Reggio Emilia e di Padova, la società inaugura una nuova apertura sulla Bologna-Venezia a Rovigo. Il successo della stazione di Ferrara porterà a un aumento, a undici, dei collegamenti con questo scalo.