

La ripartenza di Italo: 10 milioni di clienti e viaggi fino a Bari

DI ALESSANDRA PUATO

A PAGINA 10

DI ALESSANDRA PUATO

L'importante è non perdere il treno. Per gli azionisti di Italo, dopo anni di estenuante rivalità con il Frecciarossa e battaglie a colpi di carte da bollo sui marciapiedi delle stazioni periferiche, la scommessa del 2016 è concludere la corsa con i conti, finalmente, in utile e un'affermazione: «Ci siamo anche noi».

L'impresa non è facile, visto il fardello di debiti e impegni finanziari, ma possibile se le previsioni di bilancio saranno rispettate. È la fase 2 del piano 2014-2017 di Ntv, la Nuovo trasporto viaggiatori, voluto dai soci (in testa con il 24% Banca Intesa, che con Banca Imi ha in pegno tutto il capitale) e dall'amministratore delegato Flavio Cattaneo: che, nominato con lo stesso ruolo in Telecom, ha lasciato Ntv dopo 13 mesi.

Comitati e due novità

Non sono stati ancora convocati né il consiglio d'amministrazione né l'assemblea per sostituirlo. Nell'attesa, due le opzioni: che le deleghe passino temporaneamente al presidente Andrea Faragalli (che viene proprio da Intesa, dov'era direttore strategie dell'investment banking). O che sia costituito un comitato strategico ridotto al quale affidare la guida. In ogni caso Cattaneo ha il 3,5% di Ntv, siede in consiglio ed è gradito a Intesa: potrebbe mantenere un ruolo di orientamento.

La prima novità sarà l'estensione

Italo La scommessa da 10 milioni (di clienti): correre fino a Bari

Il servizio intermodale coi bus anche in Puglia e a Bergamo
La conquista della Milano-Venezia. E i prezzi? Più bassi...

del servizio intermodale con Italo Bus, già attivo da dicembre sulla stazione di Reggio Emilia con 26 collegamenti al giorno (il partner è Trotta Bus). L'idea è replicarlo, da giugno: da Milano a Bergamo (si stanno chiudendo gli accordi) e da Salerno verso Basilicata (Potenza e Matera) e Puglia (Taranto). La comodità è che con lo stesso biglietto si viaggia su due mezzi: si parte in treno e si arriva con il bus riservato. È il modello del futuro anche per Fs.

L'altra mossa è lo sviluppo della Torino-Venezia (contro il Freccia-bianca); e dell'Adriatica verso Bari. Due, qui, le ipotesi: passare da Bologna e Pesaro, sulla costa, o all'interno, arrivando dalla Milano-Roma.

È prevista per la fine del 2017 la consegna degli otto nuovi treni ordinati ad Alstom, i Pendolino Evo da 250 km all'ora. L'investimento stimato è di circa 400 milioni, dei quali 23-24 per ogni treno e circa 200 per l'assistenza, affidata all'Alstom a Noli. Aggiunti ai 25 Agy attuali da 300 km all'ora, la flotta salirà a 33 convogli: dovrebbero aumentare così le frequenze. C'è poi l'opzione per altri quattro treni di Alstom che Ntv sta decidendo se e come esercitare. L'idea è che sia il momento giusto perché crescono le persone che scelgono il treno nelle tratte brevi tra città. E per la relativa tranquillità finanziaria.

Per il bilancio 2015 di Ntv, le stime preliminari parlano di un margine operativo lordo di 58 milioni,

per la prima volta positivo (-2,3 milioni nel 2014) così come l'utile ante-imposte atteso a 1,8 milioni (-73,8 milioni l'anno precedente). I ricavi da vendite e prestazioni dovrebbero salire a 308 milioni dai 261,5 del 2014 e l'indebitamento netto ridursi da 631,9 a 530 milioni.

L'utile netto quest'anno sarebbe la svolta per la società, nata nel 2006 e operativa dal 2012 per fare concorrenza al Frecciarossa e partecipata da Diego Della Valle (18%), Luca di Montezemolo (14%), Gianni Punzo (11%), le famiglie Seragnoli (7%) e Bombassei (5%), dove SnCF, le ferrovie francesi, inizialmente al 20%, hanno ormai solo l'1,4% del capitale. «Il margine operativo lordo è del 18,8% sui ricavi, uno dei rapporti maggiori del settore», dice Andrea Giuricin, docente di Economia dei trasporti all'Università Bicocca e consulente di Ntv. È questa una pre-condizione per l'acquisto (in leasing) dei treni, insieme con l'avvenuto aumento di capitale da 60 milioni e il riscadenziamento dei debiti fino al 2028-2030.

Scali e biglietterie

Nell'ultimo anno sono stati ottimizzati i costi e Ntv si è avvantaggiata dal taglio del 37% del prezzo di affitto della rete di Rfi (Fs), imposto nel 2014 dalla neonata Autorità dei Trasporti (si stanno ora discutendo le tariffe per il 2016). L'obiettivo però è puntare sull'aumento dei ricavi arrivando quest'anno ai 10 milioni

di passeggeri, dopo l'annunciata impennata da 6,6 a 9,1 milioni nel 2014-2015 (+40%). Il fattore di riempimento dei treni è aumentato in un anno, secondo l'azienda, dal 51,7% al 71,5%. Si confida sulla presenza nelle stazioni principali di Milano, Roma e Torino, ora possibile anche per l'intervento dell'Authority. E delle nuove lounge e biglietterie (160 le automatiche): prima Italo nelle stazioni era quasi invisibile.

I collegamenti sull'alta velocità Milano-Roma erano una trentina nel 2014, ora sono saliti a 40 e l'idea è aumentarli. L'eventuale scorporo della rete, se Fs si quotasse in Borsa, sarebbe secondo Ntv un passo avanti verso la concorrenza: anche se affidata, per esempio, al Tesoro.

Dal primo marzo Italo è partito con l'alta velocità anche da Brescia e lo scorso dicembre ha conquistato Milano Centrale (e lascia Garibaldi, tiene Rogoredo), Roma Termini (lascia Ostiense, tiene Tiburtina), Torino Porta Nuova (tiene Porta Susa). L'operazione ha un costo, visto che il canone per le stazioni più centrali può essere doppio e i contratti sulle tracce e gli spazi sono garantiti da fidejussioni. Ma sono i nuovi biglietti sotto i 10 euro sulla Milano-Roma (9,90 per chi acquista con due mesi di anticipo) il nuovo corso. «Il 2015 è stato l'anno della svolta, i prezzi si sono abbassati ancora del 10-15% — dice Giuricin —. Si è capito che è meglio riempire il treno a prezzi più bassi che lasciarlo vuoto, come per gli aerei».