

Via Moretti, ora Italo sfreccia a Roma Termini

Il gioiello di Ntv conquista, dopo la periferia, anche il centro della Capitale

Paolo Stefanato

■ Dal 15 giugno Italo, il treno ad alta velocità di Ntv, arriverà anche a Roma Termini. Finora le stazioni servite nella capitale erano (e restano) Tiburtina e Ostiense, ma dopo due anni di attività la società fondata da Luca di Montezemolo e Diego della Valle ha capito che trascurare Termini era un errore: essa è nel centro della città e va incontro a quell'universo di passeggeri business che si spostano tra le metropoli e che sono i più affezionati al treno veloce. Il fatto che l'annuncio ufficiale arrivi proprio nei giorni in cui Mauro Moretti ha lasciato la guida delle Ferrovie dello Stato non tragga però i più maliziosi in inganno: i «dispetti» tra concorrenti, che tanto spesso hanno creato polemiche, qui non c'entrano. L'autorizzazione di Rfi (la società delle infrastrutture, controllata dalle Fs) risale a qualche tempo fa, e già in dicembre Marcello Zacché sul *Giornale* aveva anticipato la notizia dell'arrivo a Termini.

Sit tratta, piuttosto, di una revisione da parte di Ntv della propria strategia industriale: con Tiburtina e Ostiense l'intento era quello di avvicinarsi ai quartieri più popolosi, dove la gente vive; Termini, considerata la stazione del centro, e quindi degli uffici, era stata trascurata. A Milano Italo utilizza le stazioni di Gari-

baldi e Rogoredo, e non arriva a Centrale; ma tra le due situazioni non vi è simmetria, perché mentre Tiburtina e Ostiense non agevolano l'ingresso in città del passeggero, Rogoredo è collegata al Duomo dalla metropolitana e Garibaldi è situata in un quartiere prossimo al centro, scintillante di nuove architetture, vissuto, ben servito di mezzi pubblici. Come dire: a Milano la stazione Centrale non è essenziale, Termini a Roma sì.

Dal 15 giugno, con le prime due coppie di treni sull'asse Nord-Sud, Italo farà dunque una nuova concorrenza alla Freccia Rossa, che a Termini ha sempre avuto casa. Dal 15 dicembre, con l'orario invernale, le coppie di treni diventeranno sei, distribuite nell'intera giornata, per un totale di 12 collegamenti no-stop tra Roma e Milano, che si prolungheranno, alle due estremità, verso Napoli e verso Torino. Ntv si aspetta di aumentare la propria attrattività verso la clientela e di conquistarne di nuova, quella business appunto (Termini è la seconda stazione d'Europa, con 150 milioni di passeggeri all'anno); ma le previsioni di crescita non vengono divulgate. Così come, per strategia aziendale, non viene comunicato qual è il livello di riempimento dei treni; ci si limita a ricordare che a Pasqua c'è stato il record di affluenze, con 25 mila clienti al giorno e 5 treni

straordinari, e che il 28 aprile, secondo compleanno della società, è stato raggiunto il decimilionesimo passeggero. Il numero è bello tondo, ma arriva con ritardo rispetto al piano industriale originario, che prevedeva tra l'altro il raggiungimento del pareggio di bilancio alla fine del 2014: le aspettative non si sono materializzate, a fine 2013 mancava all'appello il 30% dei ricavi previsti, il pareggio è stato spostato alla fine del 2016 e Giuseppe Sciarone - fondatore, manager e socio - ha perso il posto. Il bilancio 2013 sarà reso noto tra una ventina di giorni, ma è nelle cose che sarà in rosso.

Non è un mistero che la società viva un momento difficile. Sono in corso contratti di solidarietà equivalenti a 80 esuberi (su mille dipendenti), sono stati rivisti i rapporti con i fornitori, lo stipendio dei manager è stato tagliato del 10%, l'organizzazione è stata resa più snella riducendo le direzioni da 14 a 9. I risparmi previsti sono di 68 milioni, quando nel 2012 la società ne ha persi 77 e nel 2011, 39. Anche sul fronte delle banche si cerca di ottenere qualche sconto. La sola Intesa Sanpaolo risulta esposta per 650 milioni, più i 60 investimenti per il 20% delle azioni. Intesa è esposta anche con Alitalia, di cui è primo socio; non si può dire che la sua vocazione per i trasporti porti poi tanta fortuna.

