

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

2.

SEDUTA DI MARTEDÌ 9 NOVEMBRE 2010

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MARIO VALDUCCI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Cordero di Montezemolo Luca, <i>Presidente di NTV</i>	3, 6, 15, 16, 17, 18
Valducci Mario, <i>Presidente</i>	3	Desiderati Marco (LNP)	11
INDAGINE CONOSCITIVA SUL SETTORE DEL TRASPORTO FERROVIARIO DI PASSEGGERI E MERCI		Garofalo Vincenzo (PdL)	10
Audizione del presidente, avvocato Luca Cordero di Montezemolo, e dell'amministratore delegato, ingegnere Giuseppe Sciarone, di Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA (NTV):		Lovelli Mario (PD)	9, 18
Valducci Mario, <i>Presidente</i>	3, 7, 14, 18	Meta Michele Pompeo (PD)	6, 12
Barbareschi Luca Giorgio (PdL)	8	Monai Carlo (IdV)	14
Biasotti Sandro (PD)	8	Russo Paolo (PdL)	13
		Sciarone Giuseppe, <i>Amministratore delegato di NTV</i>	14, 15, 16, 17
		Velo Silvia (PD)	7, 15, 17
		ALLEGATO: Documento depositato dal presidente e dall'amministratore delegato di NTV	19

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Popolo della Libertà: PdL; Partito Democratico: PD; Lega Nord Padania: LNP; Unione di Centro: UdC; Futuro e Libertà per l'Italia: FLI; Italia dei Valori: IdV; Misto: Misto; Misto-Alleanza per l'Italia: Misto-ApI; Misto-Noi Sud Libertà e Autonomia, I Popolari di Italia Domani: Misto-Noi Sud-PID; Misto-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MpA-Sud; Misto-Liberal Democratici-MAIE: Misto-LD-MAIE; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.ling.; Misto-Repubblicani, Azionisti, Alleanza di Centro: Misto-RAAdC.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 14.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso, la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Audizione del presidente, avvocato Luca Cordero di Montezemolo, e dell'amministratore delegato, ingegnere Giuseppe Sciarrone, di Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA (NTV).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul settore del trasporto ferroviario di passeggeri e merci, l'audizione del presidente, avvocato Luca Cordero di Montezemolo, e dell'amministratore delegato, ingegnere Giuseppe Sciarrone, di Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA (NTV).

Accompagna l'avvocato Luca Cordero di Montezemolo e l'ingegnere Giuseppe Sciarrone l'ingegner Cannatelli, vicepresidente esecutivo del gruppo.

Do la parola all'avvocato Luca Cordero di Montezemolo, presidente di NTV, e, successivamente, all'ingegner Sciarrone.

LUCA CORDERO DI MONTEZEMOLO, *Presidente di NTV*. Innanzitutto vi ringrazio molto di questo invito e di questa possibilità. Abbiamo preparato un documento, che consegno alla presidenza, che contiene tutte le informazioni che volevamo comunicarvi riguardo al tema dell'audizione e siamo pronti a rispondere ad eventuali domande o dubbi che ci vorrete sottoporre. Per noi, lo affermo in modo più che convinto, essere qui oggi rappresenta un'ottima e importante opportunità per fornirvi tutte le informazioni, i chiarimenti e gli approfondimenti che riterrete opportuni su un'iniziativa che, in un Paese che ha spesso il dono di autoflagellarsi su tante questioni, ci pone all'avanguardia certamente in Europa, e forse nel mondo.

L'Italia è infatti il primo Paese ad avere un'azienda totalmente privata nel settore dell'alta velocità dei treni. Ciò è stato possibile grazie alla decisione del Parlamento italiano assunta attraverso la legge n. 388 del 2000, che ha anticipato l'attuazione di una normativa europea, con la quale si è di fatto aperto al mercato uno dei settori più importanti per i cittadini – parleremo dopo delle merci e delle imprese – ossia il trasporto passeggeri.

Preciso subito, nel presentarvi l'ingegner Sciarrone, amministratore delegato dell'azienda, e l'ingegner Cannatelli, vicepresidente esecutivo, che focalizzeremo la nostra presentazione, come è giusto, nell'area dell'alta velocità. Premetto, però, fin da ora che noi, prima di tutto come cittadini e poi come imprenditori, auspicheremmo un'apertura del mercato anche delle tratte locali, sia perché ciò permetterebbe di ottenere servizi migliori a prezzi più competitivi, sia perché vorrei

sfatare fatti che negli ultimi tempi non sono stati oggetto di una corretta informazione.

Cominciamo con il rilevare che siamo di fronte a una licenza e non a una concessione. Qualcuno ha sostenuto che non era stata effettuata una gara. Non devo certo spiegare a voi che la licenza è diversa dalla concessione. Si tratta di una licenza particolare, che richiede che vengano soddisfatte alcune richieste rilevanti, prima fra tutte quella di dimostrare l'esistenza delle possibilità economiche per l'acquisto dei treni.

Cito quattro cifre per fornirvi una cornice nella quale inquadrare la nostra nuova attività: questa operazione comporta un investimento totalmente privato, senza un euro di denaro pubblico, compiuto da alcuni imprenditori, che peraltro non hanno, nemmeno indirettamente, rapporti con il pubblico.

Personalmente produco automobili da competizione o di gran turismo, le Ferrari; un altro imprenditore possiede un'azienda di abbigliamento e di scarpe di lusso che hanno grande successo nel mondo; un altro, la Brembo, è leader nel mondo dei freni; un'altra famiglia è *leader* nel mondo del *packaging*, ossia produce macchine per impacchettare le sigarette; un altro imprenditore campano ha messo in piedi una straordinaria operazione nell'interporto campano CIS in provincia di Napoli, interamente privato. Due soci vengono dal sistema Italia. Quando si parla di squadra italiana, si deve essere coerenti. C'è una banca, come Banca Intesa, che ha investito, e che quindi rischia, che possiede il 20 per cento dell'azienda. Infine, ci sono le Assicurazioni Generali, che anch'esse hanno investito, sono socie, rischiano e possiedono il 16 per cento dell'azienda stessa.

Rimaneva da fare la scelta di un *partner* industriale. Abbiamo scelto le ferrovie francesi per due motivazioni, sia perché rispetto a quelle tedesche hanno maggiore esperienza, credibilità e capacità nell'alta velocità passeggeri, sia anche perché in questo modo abbiamo impedito agli operatori francesi di inserirsi nel mercato

dell'alta velocità in Italia, se non come soci al 20 per cento della nostra azienda.

Mentre, quindi, dall'anno prossimo le ferrovie tedesche da Monaco di Baviera, Francoforte, Berlino, Hannover e Amburgo potranno arrivare fino a Palermo, le ferrovie francesi nell'alta velocità non potranno venire in Italia se non in quanto nostre socie.

Voglio affermare anche, con assoluta chiarezza, che la quota del 20 per cento detenuta dalle ferrovie francesi non crescerà: se succedesse perderemmo in credibilità noi imprenditori italiani, che ci siamo spesi su questo punto, anche se dobbiamo tener presente che tra alcuni anni dovremo cominciare a parlare di un mercato unico europeo, ma questo è un discorso che non vale solo per le ferrovie.

L'altra questione importante è che la nostra iniziativa permette alle ferrovie italiane, se vogliono, di compiere esattamente la stessa operazione in Francia, cioè di investire in una società privata, che in Francia esiste e annovera, peraltro, l'Air France tra i maggiori azionisti in Francia; vi faccio presente che, proprio grazie a questa partecipazione, su molte tratte aeree francesi, come Parigi-Bruxelles, Parigi-Londra e Parigi-Lione, la compagnia aerea francese ha completamente annullato i voli.

Vorrei illustrarvi alcune cifre relative alla nostra azienda: l'investimento privato ammonta a 650 milioni di euro, nel rispetto delle condizioni richieste dalla licenza stessa, per l'investimento nei treni, per un totale di 25 treni con 11 carrozze ciascuno.

Abbiamo scelto, dopo una lunga gara tra Alstom e Siemens, la ditta francese Alstom, leader nel settore dell'alta velocità. Qualcuno ha domandato perché non abbiamo scelto un'azienda italiana. A parte il fatto che nelle nostre fabbriche ci sono macchine utensili non solo italiane, anche se è importante che poi vi lavori la manodopera italiana, il motivo è che, purtroppo, quando quattro anni fa noi iniziammo la gara, l'allora amministratore

delegato di Ansaldo ci riferì che non erano in condizione di fare un'offerta per un treno.

La scelta si ridusse, quindi tra la Bombardier del Canada, la Siemens franco-canadese, la Siemens tedesca e l'Alstom francese. Abbiamo scelto quest'ultima dalla quale abbiamo comperato, come detto prima, 25 treni con 650 milioni di investimento.

Abbiamo compiuto poi un altro investimento importante, pari a 90 milioni, peraltro al Sud Italia, a Nola, dove 300 giovani sono stati assunti per l'impianto di manutenzione. Ai 650 milioni di euro se ne aggiungono, quindi, 90 per l'impianto di manutenzione.

Inoltre, abbiamo previsto tra gli investimenti più importanti quasi 18 milioni di euro in formazione perché, come vi riferirà l'ingegner Sciarrone, abbiamo puntato ad assunzioni di persone molto giovani, quindi dobbiamo assumere l'onere di un grosso sforzo formativo.

Abbiamo concordato anche con RFI un investimento per dieci anni pari a 1 miliardo 200 mila euro, 120 milioni di euro all'anno, per l'affitto delle tratte e delle reti.

Vi do già una prima indicazione: questa liberalizzazione, che finalmente permetterà ai cittadini italiani, a noi quindi, di scegliere il miglior prezzo, il miglior servizio e il miglior treno, determinerà effetti positivi sulle casse dello Stato, attraverso l'affitto della rete ferroviaria, 120 milioni di euro all'anno, come è giusto e doveroso che sia.

Siamo stati gli unici a chiedere la licenza e a poter superare tutte le richieste contenute nella licenza stessa per arrivare all'accordo quadro. Prevediamo l'inizio della nostra attività al termine del 2011 e avremo come tratte la Milano-Torino, la Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Salerno e la Napoli-Roma-Firenze-Bologna-Padova-Venezia, con la possibilità di tratte *non-stop* tra Milano e Roma.

Un altro aspetto importante riguarda la modernità del treno che utilizzeremo. Saremo i primi in Europa ad avere questo treno, che, in termini di consumi, di

ecologia, di *comfort* e di modernità, è di quindici anni più avanti di quelli attualmente in servizio. Come per le automobili, le vetture di quindici o diciassette anni fa sono diverse da quelle di oggi. Punteremo, quindi, a un *target* molto ampio. Avremo una tipologia di treno, per darvi l'idea, molto economico, da un lato, ma molto gradevole, dall'altro. Vi porto l'esempio dell'IKEA, che vende prodotti molto economici, ma gradevoli in termini di colori e di *design*.

Prima di dare la parola all'ingegner Sciarrone, introduco il tema dei lavoratori al servizio della nostra azienda. Nel nostro *budget* vi sono 1.100 dipendenti diretti nuovi assunti nella nostra azienda. Tra aziende di servizio, aziende di manutenzione e fornitori di Alstom contiamo un altro migliaio di persone come dipendenti indiretti, oltre ai 300 assunti da Alstom nell'impianto di Nola.

Il nostro investimento globale vale un miliardo di euro, con un *business plan* che prevede di mirare a una quota di mercato di circa il 20 per cento, in un mercato che comunque si amplierà. Credo, quindi, che anche per le ferrovie, dal momento che la concorrenza è l'anima del commercio, ci sia un grosso stimolo per fare meglio e crescere. Per mantenerci, però, abbiamo bisogno di conquistare il 20 per cento di mercato.

Evidenzio infine che oggi ci troviamo in una situazione anomala nel panorama italiano. Le due grandi liberalizzazioni degli ultimi dieci anni in Italia hanno riguardato l'energia e le telecomunicazioni, in particolare la telefonia. In entrambe si è individuata un'*authority*, un ente terzo, che controllasse che la concorrenza potesse avvenire su basi di corretta competizione.

Oggi noi ci troviamo nell'anomala situazione tutta italiana, malgrado molti richiami dell'Europa, in cui l'allenatore della squadra con cui ci confrontiamo in una sana competizione sportiva è allo stesso tempo l'arbitro, in quanto la società *holding*, che controlla quindi la società che assegna le tratte, controlla la rete e pos-

siede le stazioni, controlla, allo stesso tempo, la società di trasporto ferroviario nostra concorrente.

Nelle ultime settimane, inoltre, ci siamo trovati di fronte a momenti di non corretta concorrenza. Se la McLaren sostiene che la Ferrari non è sicura, a me non sta bene, come pure se la Ford afferma lo stesso della FIAT. Lo deve stabilire qualcun altro. Il nostro concorrente non può esprimere giudizi sul nostro treno né viceversa.

Abbiamo, quindi, portato una richiesta al Governo. Su questa operazione abbiamo avuto rapporti molto corretti con il Governo Prodi. Ne devo dare atto al Ministro Bersani, allora Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, il quale comprese che, poiché ormai era in vigore la liberalizzazione in Europa, la anticipò di un anno in Italia.

Parlo da cittadino e, vivendo tra Bologna e Roma, avendo bambini piccoli e molte occasioni per andare a Firenze, osservo che in questi ultimi tempi il servizio è molto migliorato.

Vi porto un esempio banale ma significativo: quando abbiamo presentato due anni fa il nostro treno tutto rosso, le Ferrovie, dopo venti giorni, hanno dipinto anche i loro treni di rosso e vi hanno apposto la scritta « Frecciarossa ». Hanno fatto benissimo. Fa parte della concorrenza, però il Governo...

MICHELE POMPEO META. È una fase che si chiude e tornano di moda alcuni colori...

LUCA CORDERO DI MONTEZEMOLO, *Presidente di NTV*. Per me è di moda più che per ogni altro. È un colore forse diverso dal suo, perché è il rosso delle Ferrari...

Al di là delle battute, ribadisco che abbiamo avuto un rapporto molto buono e corretto con il Governo Prodi e con il Ministro Bersani, quando anticipò questa decisione, ragion per cui stabilimmo di partecipare alla gara. Nel frattempo, ci fu la crisi di Governo e noi per correttezza fermammo qualunque operazione in at-

tesa del nuovo Governo. Presentammo poi il nostro progetto al Presidente del Consiglio, al Ministro dell'economia e delle finanze, che è l'azionista dell'azienda Ferrovie dello Stato, e al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Ne furono entusiasti, tanto che, quando inaugurammo il primo treno, ci fu un supporto molto importante da parte del Presidente del Consiglio, che intervenne in prima persona, salutando con favore una grande iniziativa imprenditoriale privata. Grazie al Ministro Bersani, che ha aperto il mercato anticipatamente rispetto alle scadenze europee, e al supporto del Governo Berlusconi siamo, quindi, partiti con questa operazione.

Tale operazione per noi comporta un forte rischio imprenditoriale. Qualcuno parlava di regali fatti agli imprenditori italiani, ma i fatti dimostrano che nessun altro ha chiesto la licenza. Oggi, come ripeto, per averla si deve dimostrare di investire almeno 600 milioni di euro nei treni, perché questo è il costo dei treni di alta velocità.

Il motivo per cui non siamo ancora partiti è che abbiamo ordinato i treni tre anni fa e per averli occorrono quattro anni. Siamo molto soddisfatti, come vi illustrerà l'ingegner Sciarrone, anche del fatto che come macchinisti abbiamo assunto tutti ragazzi giovanissimi, che facevano tutt'altro mestiere, ma che, attraverso l'investimento di 18 milioni di euro, potranno essere adeguatamente formati.

L'ultimo accenno riguarda le merci. Premesso che la nostra azienda non si occupa del trasporto merci, vorrei comunque sottolineare che la non apertura reale al mondo delle merci è molto grave per le piccole e medie imprese italiane. Oggi uno dei temi su cui le piccole e medie aziende si confrontano di più è proprio quello delle consegne dei propri prodotti.

Viviamo in un Paese che purtroppo è tagliato fuori dal sistema dei grandi porti europei, dall'asse che parte da Rotterdam per arrivare in Cina, il che è molto negativo. Inoltre, le nostre strade sono inta-

sate e le autostrade sono ormai più o meno quelle di quando eravamo ragazzi, malgrado il pedaggio.

Il trasporto su rotaia sarebbe quindi perfetto se ci fosse una grande competizione, perché oggi i costi e i tempi di consegna sono fondamentali per le imprese. Mentre le grandi imprese possono forse permettersi corrieri propri o possono stipulare accordi con TNT o con i diversi corrieri mondiali, per le piccole e medie aziende questo tema è centrale.

Noi siamo pronti a concorrere — e vinca il migliore! — per tratte inferiori, locali, non di alta velocità nel momento in cui si decidesse di aprire il mercato alla concorrenza. Ce n'è tantissima in Italia, in Lombardia, in Veneto, in Piemonte, in Emilia, in Toscana, in Puglia, in Sicilia, in Campania, in sostanza dappertutto.

Siamo pronti a svolgere un'audizione sul tema delle merci, che è fondamentale per le aziende e saremmo lieti se questa Commissione la programmasse. Riteniamo poi che, se conducessimo un'indagine di mercato tra i cittadini italiani, il solo fatto di poter avere una concorrenza che permettesse al migliore di aggiudicarsi il servizio, questo sarebbe molto apprezzato.

Questo è, a grandi linee, il quadro. Passo la parola all'ingegner Sciarrone, a meno che non vogliate pormi domande. Per il rispetto che nutriamo nei vostri confronti, che è doveroso da parte nostra, vorrei che si esaurissero in questa sede tutte le domande che intendete farci e tutti i chiarimenti che da parte nostra possiamo fornirvi, perché ci interessa una corretta informazione a membri del Parlamento in un settore fondamentale come quello dei trasporti in Italia. Grazie infinite.

PRESIDENTE. Dando il benvenuto anche al presidente della Commissione agricoltura, onorevole Paolo Russo, che è venuto ad ascoltare e a porre domande, se lo riterrà necessario, do la parola ai deputati che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

SILVIA VELO. Ringrazio il presidente Montezemolo e tutti i vertici dell'azienda

per aver accolto l'invito e colgo la sua sollecitazione, posta all'inizio e ribadita alla fine, di chiedere alcuni chiarimenti.

Intanto, credo che possiamo esprimere soddisfazione per quanto lo stesso presidente ha comunicato: se l'Italia presenta una grandissima e importante novità anche sul piano europeo rispetto all'ingresso di una grande impresa privata nel trasporto ferroviario, lo dobbiamo a un impegno trasversale. La discussione sul tanto bistrattato Governo Prodi ci vede sempre impegnati a compilare la lista delle inefficienze, ma questa è una grande novità nata sotto quel Governo ed è una novità non da poco.

Si parla di una grande innovazione, di modernizzazione del Paese, di una grande operazione di investimento — non se ne compiono molti nel nostro Paese — e credo che il fatto che un Governo, che comunque era socio unico dell'impresa nazionale, abbia deciso di compierla in anticipo e non aspettando la scadenza imposta in sede europea sia giustamente motivo di orgoglio collettivo.

È importante il fatto che si sia iniziato e si sia proceduto anche con un cambio di maggioranza a questa operazione, una volta tanto senza interrompere — come spesso succede in questo Paese — una grande operazione nel passaggio da una maggioranza all'altra. Ritengo, quindi, che tutto il Parlamento ne debba essere orgoglioso.

Colgo comunque la sollecitazione e preciso in anticipo che alcuni chiarimenti che chiederò originano da notizie fornite dalla stampa, e probabilmente quindi contengono alcune imprecisioni e inesattezze. D'altra parte, credo che sia interesse nostro, ma anche dell'azienda, fornire i chiarimenti necessari.

Vorrei chiedere innanzitutto se la licenza, i cui contenuti io non ho avuto modo di leggere, ottenuta da NTV e poi il successivo accordo quadro tra NTV ed RFI prevedano, oltre al servizio su tratte che producono un reddito, anche un impegno da parte dell'azienda — mi pare di aver letto che fosse stato anticipato — a garantire servizi di cui non è certa la

redditività, su tratte secondarie. Se la risposta fosse affermativa, che programmi ha l'azienda in un settore che risulta ovviamente più difficile da garantire da parte di un privato?

L'altra questione riguarda il contributo che NTV garantisce a RFI come canone di utilizzo della rete, che mi pare che anche Trenitalia eroghi in modo analogo, di 120 milioni annui. Questo canone viene erogato già dal primo anno o arriverà a questa cifra a regime? Rispetto ai ritardi nell'avvio del servizio da parte di NTV e quindi ai conseguenti ritardi nell'erogazione del canone, dovuti a motivi legati alla complessità dell'operazione, esiste un canone di mancato utilizzo delle tratte che NTV sta fornendo a RFI? È stato stipulato un accordo con il ministero per venirsi incontro in questo senso?

Queste domande servono a noi per capire se questa impresa privata, che usufruisce di un'infrastruttura pubblica che pesa sulle spalle dello Stato e dei cittadini, oltre che con il normale canone corrisposto per l'uso dell'infrastruttura contribuisce in un modo aggiuntivo agli interessi collettivi. Credo che sarebbe utile per noi saperlo e anche per l'azienda chiarire questo punto. Altrimenti si discute di un pedaggio e nulla di più.

L'altra questione che ci ha molto incuriosito è la vicenda del collaudo dei treni. Eventuali ritardi e segnalazioni di difficoltà tecniche e tecnologiche del nuovo treno ci hanno incuriosito. Non ci hanno preoccupato perché abbiamo fiducia che le operazioni andranno a termine quando le garanzie di sicurezza saranno al massimo livello. Immagino, però, che il cittadino medio che ha letto di questi ritardi e del treno poco stabile abbia bisogno di capire. Che cosa ci rispondete, da questo punto di vista, rispetto a ciò che abbiamo letto e alle verifiche approfondite che avete compiuto?

Esistono, inoltre, patti di sindacato fra NTV e SNCF rispetto a ciò che succederà nei prossimi anni? Noi siamo per la liberalizzazione del mercato: se un'azienda francese viene in Italia per fornire un servizio ai cittadini, è una buona inizia-

tiva. Il problema, al limite, è se le nostre aziende non sono in grado di fare altrettanto nei Paesi vicini.

Abbiamo vissuto e stiamo vivendo, però, la vicenda Alitalia, con il salvataggio della compagnia di bandiera costato tanti soldi allo Stato e alla collettività. Si sente dire che forse verrà ceduta alla compagnia francese. Vorremmo conoscere quindi con un maggiore dettaglio, se è possibile, quali sono gli accordi con la società ferroviaria francese.

Infine, ho un'ultima curiosità. Il contratto di lavoro che applicate ai vostri dipendenti è un contratto nazionale di Confindustria sulle attività ferroviarie, oppure ci sono assunzioni individuali regolate da un altro meccanismo?

LUCA GIORGIO BARBARESCHI. Ringrazio l'avvocato Montezemolo. Volevo chiedere se, alla luce di quello che è successo per esempio in Inghilterra a seguito della liberalizzazione, la sicurezza è garantita. Si tratta dell'obiezione che Morretti muove sempre rispetto alla titolarità della gestione della rete ferroviaria, che presenta aspetti molto simili alla rete di telecomunicazioni, sostenendo che chi ha la rete se la tiene, non essendo gestibile da gruppi privati; le chiedo quindi: con l'affitto si garantisce ai cittadini la sicurezza della rete?

La seconda domanda è se veramente i vostri treni di nuova generazione saranno dotati — è una mia curiosità — di tutte le *technicalities* di informatica che costituiranno veramente un valore aggiunto permettendo agli utenti di lavorare viaggiando in treno e di accedere ad altri servizi.

SANDRO BIASOTTI. Ringrazio l'avvocato Montezemolo per il suo chiaro intervento e anche per l'allegato che ci è stato fornito. È molto positiva l'intenzione che lei ha prospettato di estendere la vostra attività anche al trasporto merci. Lei ha citato l'enorme necessità che oggi si avverte perché il trasporto merci non funziona assolutamente. Vorrei sapere se l'ipotesi di occuparvi di trasporto delle merci è già nei vostri programmi, e, in caso affermativo, con che tempistica.

Passando a un altro aspetto, la stessa domanda vale per il trasporto locale. Lei ha affermato che non esiste ancora la liberalizzazione in questo settore. Per trasporto locale intendo il trasporto regionale, per esempio passeggeri; mi risulterebbe che le regioni oggi abbiano l'autonomia per bandire gare e abbiano, quindi, la possibilità di affidarlo in gestione a chi ritengono più opportuno. Abbiamo già alcuni esempi con la Lombardia che lo appalta a Ferrovie nord, una società parzialmente privata. A mio giudizio, quindi, potreste partecipare da subito a queste eventuali gare.

Ho visto l'elenco dei vostri collegamenti. Chiaramente sono un po' di parte, ma credo non troppo. Mi sembra che potrebbe essere inserito un Genova-Milano in 40 minuti, che significherebbe per chi lavora a Milano, che oggi è la capitale economica, poter andare a vivere, invece che nell'alta Brianza, anche a Genova.

In ordine ai prezzi, voi asserite di compiere 51 viaggi al giorno dal 2012. Esiste lo spazio per compierli? A chi fate concorrenza? Ne fate un po' ai treni oggi esistenti, ma solo sulle tratte Milano-Roma. Non mi sembra che oggi esista questo grande spazio per far compiere 51 viaggi al giorno a partire dall'anno prossimo e poi andare anche ad aumentarli.

MARIO LOVELLI. Ringrazio il presidente Montezemolo per la relazione ampia ed esaustiva, sulla quale vorrei chiedere una puntualizzazione.

Con riferimento all'ultimo intervento, quello del collega Biasotti, ritengo che se fosse possibile, con la rete ferroviaria attuale, coprire la tratta Genova-Milano in 40 minuti, ciò significherebbe che del terzo valico possiamo fare a meno. È comunque interessante la risposta che ci può dare NTV su questo tema.

Passo alle mie domande, che si concentrano sul tema dell'*authority*. Essendo il primo firmatario della proposta di legge in materia, che abbiamo incardinato in questa Commissione e di cui proseguiremo l'esame nelle prossime settimane, ho seguito il suo ragionamento e ho letto nel

frattempo il documento che ci è stato consegnato. Mi sembra che venga portato avanti un discorso di sistema molto chiaro e condivisibile dal mio punto di vista, anche per quanto riguarda il ruolo di Ferrovie dello Stato SpA a regime.

Ho seguito dai giornali i passaggi verificatisi nelle scorse settimane, partiti da una denuncia molto forte da parte vostra. Poi c'è stato un passaggio a Palazzo Chigi, che, a mio parere, è stato un po' ambiguo e che si è concluso con un comunicato del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con il quale si sosteneva che tutto quanto denunciato nei confronti di RFI era stato superato. Vorrei la sua versione di questa vicenda, perché mi sembrava che all'inizio la vostra posizione fosse particolarmente critica.

Confermate la necessità di un sistema di regolazione di tipo europeo, che oggi a noi manca. Vorrei, quindi, un chiarimento su questo tema e nel frattempo vorrei sapere se, in questo momento, per l'avvio della vostra attività, l'Ufficio di regolazione al Ministero delle infrastrutture dei trasporti è quello che vi dà la linea. È quindi quello il riferimento?

La seconda domanda riguarda il sistema del trasporto sussidiato, se vogliamo chiamarlo così. In relazione al trasporto ferroviario regionale, vorrei ricordare al collega Biasotti, che se ne è dimenticato, che avete approvato a maggioranza una legge con cui si è previsto che tutte le regioni d'Italia, tranne il Piemonte, da cui provengo, il che è una situazione nota, hanno rinnovato con Trenitalia un contratto della durata di sei anni, rinnovabile per altri sei. È difficile chiedere loro di entrare in un mercato che in questo momento è bloccato. Non è bloccato, invece, il trasporto a media e lunga percorrenza, soggetto oggi al contratto di servizio. La domanda è la seguente: in questo segmento di mercato siete pronti a entrare eventualmente da subito o, dal punto di vista degli investimenti necessari per i treni che devono percorrere le reti, dovrebbero essere compiuti investimenti e quindi si allungherebbero i tempi di at-

tesa? È un mercato che vi interessa immediatamente oppure dovete prepararvi a questo intervento?

Concludo con una domanda di carattere generale. Avete interessi anche sulle tratte della rete ferroviaria che già oggi sono in concorrenza? Grazie.

VINCENZO GAROFALO. Innanzitutto rivolgo un benvenuto al presidente Montezemolo, all'ingegner Sciarrone e all'ingegner Cannatelli.

Oggi abbiamo questa occasione di incontro perché la nostra Commissione ha voluto avviare un'indagine conoscitiva sul trasporto ferroviario sia merci, sia passeggeri. L'occasione di incontrare la prima azienda italiana e la prima anche in Europa che, come lei ci ha ricordato, ha deciso di esercitare un'attività in un settore dove esistono solo monopolisti statali è per noi certamente motivo di vanto.

Tuttavia stanti le diverse letture anche delle dichiarazioni di ieri e delle notizie emerse dal convegno tenutosi ieri pomeriggio — ci sono ormai continue occasioni in cui vengono rese dichiarazioni — è ovvio che sorgano alcune curiosità che oggi vorremmo esternare.

La collega Velo, per esempio, rispetto al titolo autorizzatorio in possesso di NTV ha chiesto se esso, insieme alla possibilità di esercitare attività nell'alta velocità, prevede anche l'obbligo di esercizio in tratte non remunerative commercialmente.

In merito a uno degli aspetti che riguardano la reciprocità, lei ha parlato del sistema Italia. È stata messa in piedi una società di cui l'80 per cento, con diverse partecipazioni, rappresenta l'Italia e per il restante 20 per cento è socio un partner industriale, e in particolare la società francese SNCF da voi scelta alla fine di un'attenta istruttoria.

Questa scelta ha comportato, di fatto, come riportato dalle notizie che leggiamo, una rappresentanza della società francese nel consiglio d'amministrazione. Secondo le informazioni che ho potuto avere, i consiglieri d'amministrazione rappresentativi della società francese saranno uno o due; dalle ultime notizie di stampa sembra

essere stato loro attribuito un ruolo specifico, in rappresentanza della società francese, ossia lo sviluppo della presenza europea in un caso e lo sviluppo nel settore dell'alta velocità nell'altro caso. Questa è l'occasione per avere chiarezza su questo punto.

Nell'audizione che avete tenuto al Senato e che ho avuto modo di leggere, voi avete affermato, come oggi lei ribadisce, che siete la prima azienda privata. Però, secondo qualcuno, la partecipazione francese nella vostra azienda sarebbe una sorta di cavallo di Troia che consentirà ai francesi di entrare nel nostro mercato, senza reciprocità. Sappiamo infatti che non è invece concesso l'ingresso di operatori italiani nel mercato francese, e quindi a mio giudizio viene violata la clausola di reciprocità: i francesi senza questa operazione societaria non avrebbero potuto venire in Italia a erogare un servizio ferroviario, così come oggi la società Trenitalia non può esercitare in Francia.

Questa è una riflessione che evinciamo dalle notizie che abbiamo al riguardo. Abbiamo alcune curiosità rispetto alle quali ci auspichiamo oggi di avere una risposta definitiva.

È stata molto interessante anche la dichiarazione dell'ingegner Sciarrone al convegno dell'ASSTRA, nella quale ha sostenuto che la vostra società è pronta anche a intervenire in altri settori, compreso il trasporto regionale. Siamo interessati a questa affermazione soprattutto perché, chi come me proviene dal Sud sa che il servizio ferroviario sembra abbandonato, e quindi c'è un forte interesse affinché l'ingresso di altri operatori possa avvenire il prima possibile.

Vorrei soffermarmi su un'osservazione fatta dall'avvocato Montezemolo durante il suo intervento: se non si sono presentate alle gare altre società, è stato perché, evidentemente, a queste condizioni economiche nessun operatore riteneva di poter ricevere un vantaggio economico. Incidentalmente dico però che le aziende che avessero voluto partecipare alle gare avrebbero dovuto possedere i titoli per farlo e che le gare non sempre sono

elaborate in modo tale che, chi non detiene già il materiale rotabile, possa partecipare; questo tema è stato già affrontato nell'audizione con il professor Catricalà, che ha aperto il ciclo di audizioni dell'indagine conoscitiva.

Vi chiedo se avete già svolto un'istruttoria, per quanto non approfondita, che vi porti a capire se l'offerta attuale dello Stato, ossia le risorse che lo Stato eroga a supporto di alcune tratte sovvenzionate, è appetibile per un'azienda come la vostra.

Nel corso dell'audizione del professor Catricalà, abbiamo chiesto anche un'integrazione delle informazioni rese in quella sede. Personalmente sono d'accordo con la liberalizzazione perché ritengo che liberalizzare significhi creare concorrenza, prestare servizi migliori e chiaramente offrire anche uno stimolo all'*incumbent* per crescere. Sono convinto che crescerà il mercato e che raggiungerete il vostro obiettivo del 20 per cento, avendo fiducia nelle capacità della vostra azienda. Sono convinto che crescerà anche in valore assoluto la quota di mercato che conquisterà o che manterrà Ferrovie dello Stato.

In questo quadro concorrenziale, però, secondo una vostra valutazione, l'utente rischia di trovarsi, invece, costi più alti? Inoltre secondo la vostra opinione potrebbe ad un certo punto lo Stato non riuscire più a mantenere, con l'attuale apporto finanziario, questo livello di servizi? Questo aspetto ci ha preoccupato, vedendo ciò che è avvenuto in Inghilterra, ma forse anche in altri Paesi europei.

Concludo nel raccogliere positivamente la sfida di un'autorità per i trasporti e non solo per il settore ferroviario. Ci confronteremo sulla proposta del collega Lovelli, cui probabilmente se ne aggiungeranno altre, raccogliendo la sfida ed effettuando una scelta che oggi non è obbligata dalla normativa europea. Non credo, infatti, che in altri Paesi europei esista ancora un'*authority*. Forse esiste in Inghilterra, ma non ne sono certo.

Non ci troviamo in una situazione di totale debolezza come Stato italiano nei confronti delle istituzioni europee, perché, in effetti, la separazione contabile

avrebbe risolto parte dei rilievi mossi dall'Unione europea, mentre invece rimane aperta la questione del proprietario che indica le condizioni alle quali cedere la rete ad un'eventuale operatore privato. Andremo comunque a confrontarci su un'ipotesi di *authority*, che certamente rappresenta la soluzione migliore per poter garantire libero accesso, concorrenza e liberalizzazione.

MARCO DESIDERATI. Personalmente ho apprezzato la franchezza con cui il presidente Montezemolo ci ha parlato e altrettanto francamente dico a lui che tifo McLaren. Con la stessa franchezza e senza troppi giri di parole vorrei toccare anche alcuni aspetti un po' spinosi di questa questione, svolgendo una premessa.

Non credo che nessuno possa nutrire dubbi sulla sua capacità imprenditoriale. Come ha ben espresso, siete un gruppo di imprenditori di grande successo e, quindi, sapete sicuramente che cosa state facendo.

Navigando in internet, mi hanno colpito alcune dichiarazioni dell'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato Spa, Mauro Moretti, il quale, in una sua intervista, afferma: «in nessun altro Paese al mondo ci sarebbe stata la possibilità di avere certificati di sicurezza e licenze come è accaduto in Italia. I nostri concorrenti sono stati avvantaggiati». Cito queste parole per arrivare al punto della questione.

Alcuni minuti fa lei ci ha riferito che per avere la licenza si devono investire almeno 600 milioni, il che però stride con la vostra relazione, dove affermate, e non poteva che essere così, che al momento della richiesta della licenza avevate un capitale di un milione.

Nel documento è scritto infatti testualmente: «NTV dimostra inequivocabilmente di possedere i tre requisiti di onorabilità, professionalità e capacità finanziaria.» In relazione al capitale iniziale, aggiungete che «al momento della presentazione della domanda per la licenza al ministero, il capitale di NTV era di un milione di euro». Sottolineate poi, come è giusto, che «è impensabile che un'impresa

ferroviaria effettui un investimento consistente senza avere la certezza di poter assicurare il servizio con tracce adeguate in quantità e qualità».

Poiché siamo tutti italiani — qualcuno è anche padano, ma siamo tutti italiani! — e siamo nella nazione in cui se un cittadino vuole ampliare il proprio box aspetta un anno per avere i titoli autorizzativi, probabilmente a qualcuno è sembrato un po' sospetto, senza voler pensare male di nessuno, che ci sia stata questa celerità da parte del ministero e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria a rilasciare le licenze a una società che aveva certamente *in nuce* l'idea di svolgere un'attività ben condotta, con tutto quanto essa doveva comprendere, ma che, in realtà, ha effettuato l'investimento solo una volta che ha avuto la certezza di poter operare. È come se io, effettuando i giusti rapporti, dovessi aprire un piccolo negozio e avessi già la certezza del suo incasso. Non sarebbe male: andrei in banca a chiedere i soldi e troverei anche dei soci, anche se magari non Bombassei. Lo dico oggi per una questione di chiarezza, perché poi il rischio è che ci si parli a distanza attraverso i giornali. L'audizione è, invece, il momento per fare chiarezza interloquendo in modo diretto su alcune questioni. Vengo ad un'altra questione, che però è più istituzionale, da risolvere in Parlamento. Lei possiede un'impresa e ho letto che pensate di arrivare al *break-even point*, se non sbaglio, nel 2013-14.

Vorrei sottolineare che parte degli utili che Trenitalia realizza sulle tratte remunerative — che sono quelle dove si effettua il trasporto ad alta velocità — è ridistribuita sulle tratte che, invece, non sono remunerative. Il nostro trasporto locale, che serve 2 milioni di pendolari al giorno, non è remunerativo per Trenitalia. Credo che una parte degli utili realizzati sulle tratte più remunerative, che sono proprio quelle del trasporto veloce, vengano utilizzati da Trenitalia anche su queste linee.

Poiché voi avete un 35 per cento di capitale straniero, vorrei chiedervi se non ritenete in futuro, anziché distribuire utili, come sarebbe logico, agli stranieri, di

spenderli in Italia, soprattutto in Padania, e, vista l'amicizia che mi lega al collega Garofalo, anche in Sicilia e in tutto il resto della nazione sulle tratte non remunerative.

MICHELE POMPEO META. Volevo rassicurare il presidente Montezemolo: noi pensavamo che i leghisti tifassero Mercedes! Il grosso di noi comunque tifa per la Ferrari.

Non so se il presidente della Commissione sarà d'accordo, ma coglierei la disponibilità del presidente Montezemolo a tornare ad approfondire i temi dei trasporti e della mobilità del nostro Paese, utilizzando la sua squadra formidabile, che si interessa di trasporto su ferro e non solo. Credo che dovremmo prendere al volo la sua disponibilità a ragionare anche sulle altre questioni che poneva il collega Lovelli, ossia il trasporto locale e le merci.

Fino a poco tempo fa lei era anche a capo dell'altro importante marchio, ovvero la FIAT, che ha avuto a mio giudizio un ruolo nello sviluppo delle infrastrutture e delle modalità di trasporto nel nostro Paese.

Mi fa piacere che lei si iscriva a quello che io definisco il partito del treno e in generale del trasporto su ferro. Credo che dovremmo lavorare, al di là della vicenda che ha tenuto banco in questi mesi — che ritengo importante, ma secondaria — per capire se, alleando operatori d'impresa, istituzioni e sindacati, possiamo riuscire a conquistare in Europa un ruolo un po' più rilevante in questo settore.

Uscirei anche da questa polemica di cortile: sia lei, sia l'ingegner Moretti siete due formidabili esperti, due pezzi pregiati del sistema Italia. Credo che dobbiamo alleare tutto ciò per rompere alcuni egoismi e alcune rendite di posizione di troppo di alcuni Paesi europei.

Non voglio sollevare polemiche. Per cinque anni abbiamo avuto il Commissario Tajani, persona straordinaria, ma non abbiamo compiuto un passo in avanti nella regolazione delle reti e nell'ipotesi di una gestione unitaria. Siamo nei tempi della costruzione e della gestione delle reti tran-

seuropee, però non capiamo come esse vengano regolate, se dai singoli Stati o dall'Europa. La dimensione dei problemi che abbiamo di fronte è un'altra.

Tornando al tema in oggetto, penso che la nostra posizione sia molto chiara: ben venga la concorrenza fatta in questo modo, anche correggendo il tiro rispetto ad alcune esperienze di liberalizzazioni compiute nel passato, che ci lasciamo alle spalle.

Vanno posti, però, alcuni paletti e serve un'autorità terza. È venuto qui il professor Catricalà che ha candidato l'Antitrust a svolgere questo ruolo, ma non siamo d'accordo. Una proposta di legge a firma del collega Lovelli, di cui è stato avviato l'esame da parte di questa Commissione, rileva la necessità di un'unica autorità dei trasporti, un organismo che non solo decida quante tratte rimangono all'uno o all'altro, ma che si occupi anche di altri problemi del trasporto, ad esempio delle concessioni autostradali, degli aeroporti e dei porti. Siamo in una situazione talmente frammentata che chi ha i muscoli più duri vince.

La questione dell'autorità terza è un tema che dobbiamo porre all'attenzione della politica e su cui vorremmo conoscere il suo pensiero. Lo conosciamo, in realtà, ma in ordine ad un'eventuale *authority* le chiedo di valutarne l'istituzione da un altro punto di vista.

Vengo alla seconda questione, che riguarda il trasporto locale, ossia la Cenerentola del trasporto. L'alta velocità, con il meccanismo del *general contractor*, è costata allo Stato quello che tutti sappiamo e ha generato alcuni profitti non secondari, che sono andati nelle casse di coloro che oggi si distraggono da queste questioni e intervengono diversamente e altrove.

Ragioniamo sul tema di come si modernizza il Paese e di quali infrastrutture servono, perché è quello che ci consente, se ci vogliamo salvare, di spostare una fetta importante di trasporto dalla gomma al ferro. Secondo me anche nella modalità su ferro, se esiste un grande rilancio e se guardiamo all'Europa e a quello che stanno facendo gli altri, vi è una fetta

importante di *business* che non va negata. Naturalmente, se si guarda solo ai collegamenti Roma-aeroporto di Fiumicino e si trascurano le altre questioni, secondo me non si sta affrontando correttamente il problema.

Noi abbiamo presentato una proposta di legge sul materiale rotabile. Lei ha acquistato 25 treni investendo direttamente, d'intesa con i francesi. Nel trasporto locale mancano migliaia e migliaia di treni; gli utenti del trasporto locale sembrano i disperati della Terra, e nessuno investe in quel settore.

A me piacerebbe davvero che una disponibilità a mettere al centro in modo imparziale questi interessi fosse manifestata non solo dalla politica e dalle istituzioni, ma anche dagli operatori. Secondo me va scritto un vero patto per salvare la mobilità sulle persone e sulle merci e per ricreare le condizioni di una vera concorrenza, per cui chi vuole investire alle condizioni date e chi vuole fare un altro mestiere lo faccia, come è successo con l'alta velocità. Ci lasciamo alle spalle vent'anni in cui la rete è stata costruita con determinati costi, che hanno arricchito alcuni soggetti, che non hanno poi reinvestito in quei settori, costi che sono stati pagati interamente dall'utenza. Adesso stiamo conducendo una lite da cortile.

Il tema è allearsi anche per rompere alcuni egoismi e alcuni punti di privilegio che esistono in Europa. La questione della reciprocità che pone Moretti non va sottovalutata, perché diversamente entriamo dalla porta di servizio.

PAOLO RUSSO. Grazie presidente per l'ospitalità che mi offre, ma soprattutto complimenti all'iniziativa di cui oggi sentiamo discutere.

Al di là dei complimenti, è facile tifare Ferrari. Quando vedremo sfrecciare l'anno prossimo i treni ad alta velocità delle Ferrovie dello Stato e quelli della vostra azienda, se non fosse per il nome che avete dato al vostro treno, tiferei anche per i vostri treni.

Battuta a parte, espongo due questioni. Avete parlato di oltre mille addetti diretti e di più o meno altri mille indiretti attraverso le attività di supporto in *outsourcing*. Chiedo che ci venga illustrato ancora meglio come queste ricadute possano essere utili per il sistema Paese e, ancor di più, per le realtà territoriali coinvolte.

Avrei poi piacere di sapere quali sono i ritardi e come sono misurati, al di là dei giudizi che abbiamo letto sui giornali. Quali sono i ritardi misurati da quell'allenatore, in ragione del fatto che esiste un allenatore della squadra avversaria, che è anche arbitro? Vorrei capire esattamente qual è lo stato dell'arte oggi rispetto ai ritardi generati da questa anomala condizione.

CARLO MONAI. Anch'io ringrazio i nostri ospiti per l'illuminante relazione. Mi dissocio non solo dalla tifoseria dell'onorevole Desiderati, ma anche dalle valutazioni critiche o sospette sull'accelerazione nella concessione della vostra licenza. Ritengo, viceversa, che anche nella valutazione dei Governi che si sono succeduti questa accelerazione sia stata un bene, dal momento che vede una cordata di imprenditori molto forti dal punto di vista imprenditoriale nonché coraggiosi, affrontare il tema della liberalizzazione del trasporto su rotaia dei passeggeri ad alta velocità.

Immagino che voi abbiate un piano industriale ben più solido e mirato oltre i dieci anni al di là dell'accordo quadro che avete raggiunto per l'avvio di questa iniziativa. Penso, infatti, che l'obsolescenza dei treni che avete acquistato oltrepassi questa scadenza e che il progetto industriale che vi vede impegnati con questi investimenti tanto cospicui non abbia una durata di investimenti, sia pure importante, limitata al decennio.

Vi domando, pertanto, quali sono le prospettive future — immagino che siano state oggetto della vostra valutazione — e qual è la fetta di tratte rimasta in capo a Trenitalia su queste percorrenze, che sono le più appetibili dal punto di vista commerciale.

Nell'ambito della fetta di mercato del 20 per cento che ambite di raccogliere, l'80 per cento residuo rimane a Trenitalia o, viceversa, questa percentuale si riferisce a tutto il mercato del trasporto persone, anche sulle tratte dei pendolari e su quelle non interessate dalle vostre percorrenze?

Infine, nell'ambito dei corridoi transnazionali che stanno per essere, come mi auguro, ultimati presto, esiste, quanto meno nella prospettiva futura, una possibilità di immaginare che anche NTV affronti in maniera più trasversale, per esempio, le tratte che riguardano il Friuli Venezia Giulia, dove le città di Trieste o di Udine rimangono un po' emarginate, almeno nell'immediatezza del vostro piano industriale? Grazie.

PRESIDENTE. Do la parola al presidente Montezemolo e all'ingegner Sciarone per la replica.

GIUSEPPE SCIARRONE, *Amministratore delegato di NTV*. Grazie, presidente. Le questioni poste sono molte. Proveremo a rispondere subito ad alcune di esse, riservandoci poi di inviare per iscritto le risposte puntuali a tutte le altre osservazioni svolte.

Un tema affrontato da tutti è relativo al nostro ambito di intervento, ossia se ci limiteremo a operare soltanto sulla rete ad alta velocità ovvero se siamo interessati anche ad altri servizi. La risposta era già stata data dal presidente nella sua introduzione: siamo interessati anche ad altri servizi.

La situazione può essere configurata come segue: esiste un mercato competitivo nel quale è possibile fare impresa ferroviaria senza bisogno di sussidi. Questo mercato competitivo comprende certamente l'alta velocità, che è il settore da cui abbiamo iniziato.

Siamo impegnati in un compito difficilissimo, perché mettere in piedi un'azienda di questo tipo partendo da zero, senza che ci siano in Europa esperienze precedenti e dovendo concorrere con un gigante come Ferrovie dello Stato, è un impegno assai gravoso. Siamo vicini

alla meta, perché manca un anno alla partenza. Confidiamo di aver lavorato bene e di riuscire ad avviare il servizio nei tempi previsti.

Cominciamo a pensare anche a possibilità di sviluppo diverse, che riguardano in primo luogo altre linee su mercati competitivi. Ciò significa poter operare sulla trasversale padana, da Milano, Venezia e Trieste, o, sempre per rimanere al nord, sulla Milano-Genova. Oggi non è possibile percorrere la tratta in 40 minuti, magari lo fosse, però anche sulla Milano-Genova è possibile migliorare il servizio passeggeri. Stiamo, inoltre, guardando a tutta la dorsale adriatica, da Milano in giù, oltre alla dorsale tirrenica.

SILVIA VELO. Le Ferrovie dello Stato sostengono che si tratta di linee che non danno reddito.

GIUSEPPE SCIARRONE, *Amministratore delegato di NTV*. Le Ferrovie dello Stato fanno questa valutazione, noi faremo le nostre; le stiamo elaborando guardando le dimensioni del mercato, nonché la struttura dei costi di produzione.

Ci sono poi linee non remunerative, sulle quali non è possibile la pura concorrenza sul mercato, ma che debbono essere sussidiate, e per le quali vale la concorrenza nel mercato. Oggi non è stata bandita alcuna gara dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'affidamento dei servizi su queste linee. Mi riferisco ai servizi notturni e *intercity*, per i quali vi è un consistente contributo dello Stato. Nel momento in cui si decidesse di aprire il mercato anche per questi servizi, saremmo pronti a fare la nostra parte.

La terza componente è quella del trasporto regionale. Le gare bandite alcuni anni fa, come sapete meglio di me, comportavano il problema del materiale rotabile. Erano gare cui era quasi impossibile partecipare. Se adesso si avvia la stagione delle gare e le regioni intendono e decidono, nella loro autonomia, di aprire il mercato — non abbiamo la possibilità di intervenire in luogo delle regioni e di incidere sulle loro decisioni — siamo

pronti a partecipare. Elaboreremo progetti caso per caso, ma siamo anche convinti che sia possibile, con il livello di contribuzione attuale, erogare servizi di livello adeguato.

Un'altra questione sulla quale sono stati chiesti chiarimenti nel corso del dibattito è quella che riguarda i rapporti con il partner francese.

LUCA CORDERO DI MONTEZEMOLO, *Presidente di NTV*. Su questo vorremmo essere molto chiari, perché esiste molta demagogia in materia.

GIUSEPPE SCIARRONE, *Amministratore delegato di NTV*. La scelta di avere un partner industriale dipende dal fatto che il nostro progetto è finanziato dalle banche, le quali avevano fiducia nella struttura professionale di NTV, ma hanno ritenuto che, forse, la partecipazione di un grande operatore, di un partner industriale, sarebbe stata opportuna.

Contemporaneamente emergeva un interesse di aziende europee alla nostra iniziativa, il che ci ha fatto grande piacere, e si è arrivati alla *partnership* con le ferrovie francesi. Queste detengono una partecipazione del 20 per cento, il che non significa in alcun modo controllo, né di fatto, né di diritto. La società francese è rappresentata da due consiglieri di amministrazione nell'ambito di un consiglio di amministrazione di sedici persone. È, quindi, rappresentata meno del 20 per cento della partecipazione finanziaria. I due consiglieri di amministrazione non rivestono alcun ruolo operativo, ma partecipano alle quattro sedute che la società tiene annualmente.

La nostra società è composta da dirigenti, quadri e personale impiegatizio interamente italiani. Siete tutti invitati nella nostra sede e ci farebbe un grande piacere ricevervi, perché avremmo l'occasione di farvi vedere concretamente i nostri progetti. Sapete come contattarci e, lo ribadisco, se deciderete di venirci a trovare, vi accoglieremo con grande piacere e vi presenteremo una volta per tutte i giovani professionisti italiani che stanno contribuendo a portare avanti questa avventura.

LUCA CORDERO DI MONTEZEMOLO, *Presidente di NTV*. Poiché questo è un punto veramente di grande rilievo per noi, preciso che non esiste alcun patto di sindacato. Un aspetto, signori, è importante: l'apertura del mercato europeo non è una decisione né di Bersani, né di Montezemolo, né di Berlusconi, né del solo Parlamento italiano, ma è un dato di fatto.

Vorrei fare una breve parentesi sul tema della reciprocità; qualcuno ha infatti sostenuto che l'ingegner Moretti non ha torto; non è vero e mi permetto di spiegarne il motivo. Quando è stato avviato il progetto di questa nostra impresa, sia i tedeschi, sia i francesi ci hanno contattato, mostrandosi interessati a una collaborazione. Abbiamo scelto i francesi perché abbiamo ritenuto che fossero più esperti e capaci nell'alta velocità, mentre riteniamo che i tedeschi siano molto bravi nel trasporto delle merci.

Contemporaneamente in Francia si sviluppava, ma esisteva già prima della nostra, una società privata. Abbiamo stipulato un accordo con i francesi nel quale, ripeto, non vi è alcun patto di sindacato, né vi è alcun francese nel *management* dell'azienda; vi sono soltanto due consiglieri che controllano l'investimento nei quattro consigli di amministrazione annuali. Se i francesi non fossero nostri soci e non avessero stipulato questo accordo con noi, dal 2011, ossia dall'anno prossimo, potrebbero venire con i loro treni in Italia come e quando vogliono, come faranno i tedeschi. Grazie all'accordo con noi i francesi potranno effettuare dei servizi di trasporto ferroviario in Italia, ma non nel settore dell'alta velocità. Non so se sono stato chiaro.

Mi permetto di rispondere, quindi, al nostro concorrente che lui potrebbe fare esattamente lo stesso. Potrebbe partecipare con una quota a questa società francese, la Veolia, ed entrare nel mercato francese, oppure dal 2011, non appena sarà aperto il mercato francese, operare con i treni italiani in Francia, impresa che i francesi potranno attuare, ma non nell'alta velocità.

Ribadisco che non esiste patto di sindacato; lo preciso all'onorevole Desiderati, per chiarezza. Non vi è alcun ruolo operativo, nemmeno indiretto, della società francese, ma solo il 20 per cento di partecipazione.

Con altrettanta franchezza e con tutto il rispetto per imprenditori molto preparati nel loro mestiere, noi abbiamo un grande esperto, che è l'amministratore delegato, nonché molta gente che lavora da noi e siamo felici anche di avere un *partner* che non produce gelati o sigarette e non tratta assicurazioni, ma è un grande esperto europeo nel campo del trasporto ferroviario.

Il treno sta diventando lo strumento di trasporto principale in Europa; non c'è ombra di dubbio. In Spagna lo si usa per andare da Madrid a Barcellona o a Siviglia e perfino dall'Inghilterra i parlamentari europei vengono in treno e percorrono le tratte Londra-Parigi e Parigi-Bruxelles. Ci sarà, dunque, una grande integrazione e finiranno tante barriere.

Per correttezza di informazione, però, ci tengo molto a precisare quale sarà il ruolo della società francese. Spero di essere stato sufficientemente chiaro.

GIUSEPPE SCIARRONE, *Amministratore delegato di NTV*. Un'altra questione che è stata posta riguarda la licenza. Essa richiede, come abbiamo scritto nella nota, di dimostrare, sulla base delle norme europee, l'onorabilità, la professionalità e la capacità finanziaria. La probabilità di non ottenere la licenza era per noi pari a zero, perché possediamo questi requisiti in abbondanza.

Allegato alla domanda di licenza vi era un piano finanziario, il quale disponeva che avremmo investito 650 milioni di euro in materiale rotabile e compiuto altri investimenti fino a un miliardo.

Gli azionisti hanno stanziato un milione, accompagnato però dalla certificazione delle maggiori banche italiane che il gruppo di azionisti era in grado di sostenere l'investimento contenuto nel piano finanziario. Questo e soltanto questo prevedono le norme europee.

Onorevole Desiderati, abbiamo aperto la tabaccheria, ma non abbiamo chiesto a nessuno di garantirci l'incasso, solo il permesso di vendere le sigarette. Nessun tabaccaio comprerebbe mai un negozio prima avere tale permesso. Noi abbiamo chiesto soltanto questo e l'abbiamo ottenuto, perché presentavamo tutte le garanzie.

Le tratte, peraltro, avrebbero dovuto essere attribuite da colui che il nostro presidente ha definito, in una precedente metafora, l'allenatore della squadra avversaria. Mi pare che un po' di prudenza sugli investimenti fosse naturale.

Il giorno dopo la firma dell'accordo quadro, il 17 gennaio del 2008, è immediatamente stato disposto l'aumento di capitale, che in quattro *tranche* successive ha portato l'*equity* della società a 264 milioni di euro. Il procedimento da noi perseguito è inappuntabile e può essere verificato da qualunque autorità terza.

LUCA CORDERO DI MONTEZEMOLO, *Presidente di NTV*. Scusi, onorevole, solo per chiarezza sua e dei suoi colleghi, preciso che ciò che abbiamo fatto era esattamente previsto dalla licenza. Era la *condicio sine qua non* per partire. Per avere la licenza si dovevano detenere numerosi requisiti e la dimostrazione che questo settore non sia il Bengodi è data dal fatto che, lo ripeto, nessun altro operatore ha ancora presentato richiesta di licenza. Come cittadino apprezzerai il fatto che ciò avvenisse, in primo luogo, perché ci sarebbe più concorrenza e, in secondo luogo, perché lo Stato incasserebbe più soldi per le tratte.

L'onorevole Velo ha commesso, se me lo consente, una piccola inesattezza. Sono cittadino come lei, pago le tasse e addirittura me le trattengono in busta paga. È importante sottolineare un elemento: gli investimenti compiuti nella rete ferroviaria italiana riguardano lo Stato italiano. Per utilizzare la rete giustamente paghiamo. Non stiamo approfittando di risorse pubbliche, anzi rilevo che, se esistesse un altro concorrente, lo Stato incasserebbe 300 milioni di euro all'anno dai privati per ottenere le tratte, come sarebbe giusto,

perché ammortizzerebbe in parte i costi per gli investimenti sostenuti. Questo è uno dei vantaggi delle liberalizzazioni; senza questa liberalizzazione il costo dell'alta velocità non sarebbe ammortizzabile.

SILVIA VELO. Pagate già ora?

LUCA CORDERO DI MONTEZEMOLO, *Presidente di NTV*. La risposta è sì.

GIUSEPPE SCIARRONE, *Amministratore delegato di NTV*. Abbiamo un *ramp-up*, cioè arriveremo al regime del servizio in un anno. Il primo anno pagheremo proporzionalmente alla crescita, ma dal secondo in poi pagheremo i 120 milioni previsti in modo costante.

SILVIA VELO. Per chiarezza di tutti, avevo chiesto se nell'accordo con RFI era previsto che voi erogaste alcuni servizi a reddito oppure no.

GIUSEPPE SCIARRONE, *Amministratore delegato di NTV*. Non è tema che riguarda RFI. La risposta è no.

Svolgo un'ultima precisazione sulla sicurezza, che mi sembra importante ed è stata sollevata da molti di voi. I nostri treni stanno facendo i collaudi. Come tutti i collaudi, essi sono eseguiti per evidenziare difetti che debbono essere poi corretti. Stiamo effettuando, dunque, la messa a punto del treno, che non entrerà mai in servizio fin a quando non sarà affidabile e sicuro.

Nel mese di agosto in una prova si sono verificati alcuni problemi, normali nella messa a punto di un nuovo mezzo di trasporto. La società costruttrice, la Alstom, ha già provveduto a rimediare. I test di collaudo sono ripresi e i problemi evidenziati ad agosto sono già stati risolti. Alla fine di questo mese una prima fase di collaudi sarà chiusa positivamente.

LUCA CORDERO DI MONTEZEMOLO, *Presidente di NTV*. Riguardo al tema della sicurezza, premesso che stiamo parlando della più grande impresa del mondo, la Alstom, produttrice di treni di alta velo-

cià, la numero uno nel settore, quello che trovo inaccettabile è che eventuali appunti sulla sicurezza — sottolineo la parola « eventuali » — partano dal nostro concorrente. Ribadisco: non è accettabile.

Rispondo in ultimo alla questione posta in ordine alla costituzione di un'*authority* dei trasporti. Premesso che siamo stati noi per primi a chiedere un'*authority* - ho constatato con piacere che il presidente Valducci in un convegno recente lo ha ribadito — è chiaro che, nel momento in cui si attua una liberalizzazione di queste dimensioni in un Paese come il nostro, occorre un'*authority* dei trasporti nel senso più ampio della parola. Sono assolutamente d'accordo quindi su un'*authority* dei trasporti anche in funzione dell'apertura del mercato di trasporto ferroviario delle merci. Insisto parlando da imprenditore: il trasporto delle merci riveste un ruolo fondamentale nel sistema delle piccole e medie imprese in Italia, al nord, al sud e al centro. Mi permetterei di insistere che è rilevante in modo particolare per il nord, dove la vicinanza di Paesi competitivi richiede ancora più attenzione.

Vi ringrazio delle domande perché, anche se su alcune non ero d'accordo, erano tutte totalmente pertinenti. Spero che per la gran parte di esse vi siano state fornite risposte soddisfacenti.

MARIO LOVELLI. Scusi presidente, avevo chiesto anche a che risultati avesse portato il passaggio a Palazzo Chigi. Non è stata chiara la comunicazione in proposito.

LUCA CORDERO DI MONTEZEMOLO, *Presidente di NTV*. Stiamo quasi sconfinando nella curiosità, ma è mio dovere rispondere e lo faccio con piacere.

Molto rapidamente, abbiamo verificato negli ultimi mesi una difficoltà ad ottenere

risposte da chi gestisce la rete. Abbiamo anche verificato nel recente passato una presa di posizione nei nostri confronti da parte dei nostri concorrenti che non ci è sembrata corretta. Alcune domande che mi avete posto, peraltro, riguardavano temi contenuti in alcune informative divulgate non certo da noi.

Abbiamo chiesto, pertanto, un incontro con il Presidente del Consiglio, che in quella settimana non stava bene. Il sottosegretario Letta ha convocato una riunione insieme al Ministro Matteoli: in quella sede abbiamo ribadito le nostre posizioni e ci siamo accordati — in un Paese famoso più per le liti che non per gli accordi — nel senso di non proseguire in polemiche inutili, insistendo sulla richiesta di poter immediatamente riprendere le prove e il test del treno.

Abbiamo, inoltre, chiesto che ogni problema relativo alla sicurezza, che — sia ben chiaro — è *by far* il tema numero uno e il più importante per noi, fosse competenza di un ente terzo già esistente, ovvero dell'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria.

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente, Luca Cordero di Montezemolo, e l'amministratore delegato, Giuseppe Sciarrone, per gli interventi e per il documento depositato, di cui autorizzo la pubblicazione in allegato al resoconto della seduta (*vedi allegato*), e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15,20.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

*Licenziato per la stampa
l'11 dicembre 2010.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

ALLEGATO



***Audizione presso la IX Commissione Trasporti,
Poste e Telecomunicazioni della
Camera dei Deputati***

***Indagine conoscitiva sul settore del trasporto
ferroviario di passeggeri e merci***

Roma, 9 novembre 2010



Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA
Sede legale: Viale del Policlinico, 149/b - 00161 Roma
Uffici: Viale del Policlinico, 149/b - 00161 Roma
Tel. +39 06 42299.1 - fax +39 06 42299.200
e-mail: info@ntvspa.it - www.ntvspa.it

Registro Imprese di Roma n. 09247981005
C.C.I.A.A. di Roma n. REA 1150652
Cod. Fiscale e P.IVA 09247981005
Capitale Sociale € 148.953.918,00 i.v.

INDICE

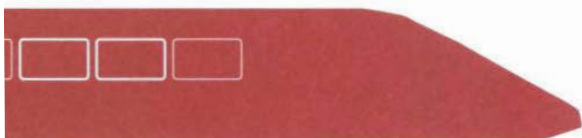
1. IL PROGETTO NTV

1.1 *La Storia del Progetto*

1.2 *Le Aspettative del Mercato*

1.3 *Le Caratteristiche del Progetto*

2. LA RISTRUTTURAZIONE DEL SETTORE



1. IL PROGETTO NTV

1.1 La Storia del Progetto

La liberalizzazione del trasporto ferroviario di persone è stata decisa dal Parlamento italiano con la legge 388/2000, in anticipo rispetto alla tempistica UE.

Il modello prescelto a livello europeo, con direttive specifiche, è quello della licenza, in base al quale il servizio di trasporto può essere effettuato da più aziende in concorrenza tra loro. La regolazione del processo di liberalizzazione è stata effettuata con il Decreto Legislativo n. 188/2003.

E' in questo contesto normativo, che definisce in maniera chiara gli obblighi ed i diritti delle Imprese Ferroviarie (IF), che è stata decisa la creazione di NTV.

- **LA NASCITA DI NTV**

Nel dicembre 2006 un gruppo di imprenditori privati decide di creare NTV, primo, e sinora unico, soggetto ad utilizzare la nuova normativa.

Si tratta di una operazione di puro mercato: gli imprenditori rischiano capitali propri senza disporre di alcun sussidio pubblico né di garanzie di alcun tipo in caso di mancato raggiungimento degli obiettivi.

Il piano finanziario prevede equity pari a 264 m.ni di Euro ed un investimento totale di circa 1 miliardo di Euro.

- **LA COMPAGINE AZIONARIA ED IL RUOLO DI SNCF**

Ai quattro soci fondatori (Luca Cordero di Montezemolo, Gianni Punzo, Diego Della Valle, Giuseppe Sciarone) che detengono complessivamente il 35% del capitale si aggiungono successivamente Intesa SanPaolo (20%), Assicurazioni Generali (15%), Alberto Bombassei (5%), la famiglia Seragnoli (5%). Da ultimo entra nel capitale anche SNCF (20%).

SNCF possiede una quota di NTV che non configura alcun controllo né di diritto né di fatto, non ha alcun ruolo gestionale ed operativo nell'azienda, ed ha sottoscritto un accordo in base al quale si impegna a non operare in Italia sulle linee AV.

- **LA LICENZA**

Il primo obiettivo di NTV è stato l'ottenimento della "Licenza di Impresa Ferroviaria".



NTV dimostra inequivocabilmente di possedere i tre requisiti di Onorabilità, Professionalità e Capacità Finanziaria, necessari secondo le Direttive Europee per ottenere la licenza.

Il curriculum professionale dei principali dirigenti dell'azienda e la certificazione da parte di primari istituti bancari sulla solidità finanziaria degli azionisti consentono ad NTV di ottenere il 6 febbraio 2007 dal Ministero dei Trasporti la licenza.

- **IL CAPITALE INIZIALE**

Al momento della presentazione della domanda per la licenza al Ministero, il capitale di NTV era di 1 milione di Euro, avendo NTV subordinato l'aumento di capitale sino all'importo indicato alla sottoscrizione dell'Accordo Quadro con RFI, relativo all'assegnazione ad NTV delle tracce orarie per l'effettuazione del servizio. La ragione di tale scelta è ovvia:

è impensabile che una IF effettui un investimento consistente senza avere la certezza di poter assicurare il servizio, con tracce adeguate in quantità e qualità.

A seguito della sottoscrizione dell'Accordo Quadro NTV ha provveduto a successivi aumenti di capitale sino all'importo previsto.

- **L'ACCORDO QUADRO**

L'accordo Quadro tra NTV ed RFI, sottoscritto il 17.01.2008, ha validità decennale (2011 - 2021) ed ha assegnato ad NTV le tracce nella quantità richiesta.

Con tale Accordo NTV si è impegnata a pagare nel decennio ad RFI per l'utilizzo delle tracce orarie un importo di circa 1,2 miliardi di Euro ed ha consegnato ad RFI, a garanzia dell'impegno assunto, una fideiussione bancaria di circa 10 milioni di Euro.

- **LA FLOTTA DEI TRENI**

A seguito di una trattativa privata plurima che ha interessato i maggiori costruttori europei di materiale rotabile, NTV ha scelto il treno AGV di nuova generazione prodotto da Alstom, con cui ha sottoscritto il 26 novembre 2007 il contratto di fornitura e di manutenzione di una flotta di 25 treni.

Naturalmente spetta ad Alstom il compito di ottenere l'omologazione del nuovo treno AGV a circolare sulla rete ferroviaria italiana.

- **L'IMPIANTO DI MANUTENZIONE DEI TRENI**

L'art. 20 del Decreto Legislativo n. 188/2003 stabilisce che le IF hanno diritto all'accesso ed utilizzo, a condizione eque e non discriminatorie, di centri di manutenzione e di ogni altra infrastruttura tecnica.



Dopo aver tentato di ottenere la disponibilità di un centro di manutenzione da parte di RFI, NTV decide di procedere alla costruzione di un proprio impianto presso l'Interporto di Nola, per un investimento di 90 milioni di Euro.

L'impianto sarà terminato a maggio 2011, in tempo utile per effettuare la manutenzione dei treni in esercizio commerciale.

- **ATTO INTEGRATIVO DELL'ACCORDO QUADRO**

Nell'ambito di un Gruppo di Supervisione istituito dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, coordinato da dirigenti dello stesso Ministero ed al quale hanno partecipato rappresentanti di RFI ed NTV, il 18 febbraio 2010 RFI ed NTV sottoscrivono un atto integrativo dell'Accordo Quadro, con il quale vengono definiti gli spazi all'interno delle stazioni ed i fasci binari in prossimità delle stazioni che verranno messi a disposizione di NTV. L'atto integrativo non modifica l'entità dell'impegno economico assunto da NTV nei confronti di RFI (circa 1,2 miliardi di Euro in 10 anni).

- **IL CAMPO DI ATTIVITÀ**

NTV ha scelto di operare sul mercato dell'Alta Velocità perché si tratta di un mercato concorrenziale, che è il solo mercato sino ad oggi liberalizzato. Il mercato sussidiato dei servizi di media e lunga percorrenza e quello dei servizi di trasporto pubblico locale non sono stati liberalizzati.

Qualora anche tali mercati dovessero essere liberalizzati, NTV sarebbe pronta a valutare la possibilità di impegnarsi.

1.2 Le Aspettative del Mercato

NTV ha avuto modo, con regolarità negli ultimi due anni attraverso ripetute indagini di mercato (interviste a viaggiatori di tutti i mezzi: treno, auto, aereo), di toccare con mano la forte aspettativa che esiste tra i viaggiatori per i benefici dell'apertura alla concorrenza.

L'avvento di un nuovo operatore ferroviario viene unanimamente accolto in maniera positiva come elemento capace di introdurre un sistema concorrenziale nel settore del trasporto ferroviario, con una conseguente riduzione dei costi ed un miglioramento dei servizi. Da una recente indagine basata su interviste telefoniche di un campione di 900 viaggiatori è emerso che l'88% degli intervistati è favorevole all'introduzione della concorrenza nel trasporto ferroviario.

Ciò consentirà ai viaggiatori di diventare consumatori di un prodotto sul quale avranno diretto potere di scelta. Per citare le parole di un intervistato: *"a volte la cosa che più ti dà fastidio è non avere possibilità di scelta"*.



Nel contempo, la competizione tra differenti offerte è indicata dagli intervistati come un fatto positivo per tutto il mercato dell'Alta Velocità: *“i benefici saranno per tutti, per i clienti di NTV ma anche per chi resta cliente di Trenitalia e sicuramente vedrà miglioramenti nel servizio”*.

NTV, consapevole di questa forte aspettativa, sta sviluppando i propri servizi fondamentalmente in due direzioni:

- da una lato offrire un elevato grado di innovazione, sia esso espresso dalla tecnologia della nuova flotta di treni, o dai servizi e politiche commerciali che li accompagneranno;
- dall'altro riporre particolare attenzione alla relazione con il viaggiatore, che deve essere facile, continua, di grande qualità. In altre parole, NTV si propone come “azienda amica” nella relazione con il viaggiatore, sia in ascolto (formazione del Personale, qualità del Contact Center, Centro Servizi nelle Stazioni per citare alcuni importanti investimenti), sia nel fornire con continuità e aggiornamento le informazioni di viaggio necessarie, sia nel rendere il più possibile ampia e differenziata - *per la specifica scelta di ogni viaggiatore* - l'offerta commerciale di soluzioni per il viaggio e di servizi complementari al viaggio stesso.

Lo “slogan” scelto da NTV per il proprio servizio è, non a caso, *“Italo, il tuo treno”*.

Tra i principali elementi che esprimeranno concretamente lo spirito di una “azienda amica”, una particolare attenzione è stata data a:

- qualità e molteplicità di soluzioni di viaggio a bordo treno (carrozze con elevato contenuto di servizio, carrozze di alta qualità ma a prezzi particolarmente accessibili, carrozza Cinema, etc...)
- pricing differenziato in funzione dei livelli di servizio offerti sulle varie carrozze
- ristorazione a bordo di grande qualità
- innovativo sistema di telematico di bordo (connettività internet per tutti i viaggiatori, live TV)
- completa integrazione tra il sistema di vendita ed il sistema CRM (gestione personalizzata del singolo cliente)
- servizi complementari in stazione, per completare il viaggio con altri mezzi oltre alla tratta ferroviaria (esempio autonoleggio)
- offerta di pacchetti turistici.



1.3 Le Caratteristiche del Progetto

NTV ha programmato di iniziare il servizio commerciale a settembre 2011 con un'offerta che gradualmente raggiungerà 9 città italiane e 12 stazioni, tra cui tutte quelle dedicate all'Alta Velocità. La decisione è contenuta nell'atto modificativo dell'accordo quadro siglato con il gestore della rete, RFI in data 18 febbraio 2010.

- CITTÀ E STAZIONI

Il servizio *Italo* opererà lungo le seguenti linee:

CITTÀ	TORINO	MILANO	BOLOGNA	FIRENZE	ROMA	NAPOLI	SALERNO
STAZIONE	Porta Susa	Porta Garibaldi	Rogoredo	Centrale	S. Maria Novella	Ostienze	Tiburtina
						Centrale	Centrale

CITTÀ	VENEZIA		PADOVA	BOLOGNA	FIRENZE	ROMA	
STAZIONE	Santa Lucia	Mestre	Centrale	Centrale	S. Maria Novella	Ostienze	Tiburtina

A regime (luglio 2012) ogni giorno verranno effettuati 51 viaggi per un totale di 11,9 milioni di km/anno. In particolare, 41 viaggi saranno effettuati sulla dorsale Torino - Salerno e 10 sulla Venezia - Roma. La frequenza giornaliera ed i tempi di percorrenza sui singoli collegamenti sarà la seguente:

COLLEGAMENTI	TEMPI DI PERCORRENZA	FREQUENZA PER DIREZIONE (n. treni/giorno)
Torino - Milano	47'	6
Milano - Roma (NO STOP)	2h 57'	3
Milano (Bo - Fi) Roma	3h 27'	14
Milano - Bologna	1h 07'	16
Bologna - Firenze	37'	20
Firenze - Roma	1h 30'	19
Roma - Napoli	1h 10'	10
Venezia (Me - Pd - Bo - Fi) Roma	3h 43'	5
Napoli - Salerno	29'	3



- **IL TRENO**

NTV ha acquistato da Alstom 25 treni ad Alta Velocità modello AGV di nuovissima concezione tecnologica e sarà quindi il primo operatore al mondo ad usare questo tipo di treno che garantisce prestazioni elevate per velocità, comfort, tecnologia a bordo e rispetto dell'ambiente e sicurezza, nonché una elevata affidabilità e ridotti costi di manutenzione.

L'AGV, che sarà denominato *"Italo"* è il primo treno al mondo ad alta velocità a conciliare l'architettura di treno articolato (ossia con i carrelli intermedi posti a ponte fra le casse) con una potenza distribuita (ossia la trazione viene ripartita su più carrelli), superando il vecchio concetto della locomotiva e utilizzando innovativi motori a magneti permanenti. Nel caso del treno articolato, quindi, i carrelli non sono ubicati sotto le casse, ossia sotto i sedili dei viaggiatori, ma sono ubicati tra le casse, riducendo gran parte delle vibrazioni e della rumorosità a bordo. Il comfort viene enfatizzato dalle sospensioni con molle ad aria, che riducono le vibrazioni sulla cassa. Inoltre tale architettura consente anche di avere un convoglio che presenta una maggiore rigidità e allineamento fra le vetture, con vantaggi per la comodità a bordo (ad esempio il treno non oscilla quando si attraversa uno scambio) e maggiore sicurezza 'passiva' perché viene ridotta la possibilità di ribaltamento o urto tra le carrozze in caso di incidente. Gli spazi a disposizione dei passeggeri sono più ampi e anche le superfici vetrate sono di dimensioni maggiori rispetto ai treni tradizionali per avere molta luce a bordo. L'accesso al treno è reso più facile per tutti i passeggeri grazie a un pavimento più basso di 10 centimetri rispetto a quello dei treni con architettura tradizionale. Gli interni sono disegnati da Italdesign-Giugiaro. Particolarmente pronunciata l'eco-compatibilità: consumi energetici ridotti del 15%, materiali riciclabili al 98% e spese di manutenzione ridotte del 15% rispetto alla precedente generazione di treni (TGV).

Gli stabilimenti produttivi di Alstom, Savigliano (Cuneo) e La Rochelle (Francia), sono a pieno regime nella costruzione dei treni: i primi due treni Italo hanno lasciato lo stabilimento di produzione di Alstom La Rochelle. Questi treni sono già nella loro configurazione definitiva (11 carrozze per 200 metri) ed hanno lasciato la fabbrica per effettuare i primi test tecnici in Francia. A valle di questi test saranno inviati in Italia, dove alla fine di quest'anno inizieranno le prove dinamiche sulla rete Alta Velocità, al fine di completare l'iter di omologazione.

Il treno prototipo AGV Pegase ha iniziato nello scorso mese di marzo i test previsti nel processo di omologazione del treno. E' stato impegnato in una prima fase sulla linea AV Roma - Napoli, sulla quale ha viaggiato più volte a 300 Km/h ed è attualmente impegnato sulla linea AV Milano - Bologna.

Durante le prove sono emersi problemi tecnici che rientrano nella normale messa a punto di un treno di nuova concezione.



- **LA TELEMATICA A BORDO TRENO**

Connettività via satellite

Italo è dotato di una soluzione originale per offrire ai viaggiatori i più elevati standard di connettività e di intrattenimento a bordo del treno. La soluzione tecnologica adottata prevede un'infrastruttura di comunicazione basata sulla combinazione di tre tecnologie (satellite, UMTS e Wi-Fi), consentendo il miglior grado di copertura anche sui percorsi più impegnativi per le comunicazioni, come quelli caratterizzati da alta presenza di gallerie o altri ostacoli. Italo, infatti, rappresenta non solo una delle prime applicazioni al mondo di comunicazione satellitare bi-direzionale con una connettività a banda larga, ma si avvale anche della rete telefonica UMTS e di quella Wi-Fi.

Il risultato dell'interazione di questi tre sistemi garantisce un'esperienza di navigazione su internet sempre di grande qualità, sia nella velocità sia nella continuità, anche a 300 km/h.

Portale di Bordo e TV Live

I viaggiatori possono fruire dei contenuti di intrattenimento mediante il Portale di bordo, accessibile dai Personal Computer o dai palmari, che dispone di una capacità di oltre 250 ore di video in alta definizione e oltre 250 ore di audio. Italo garantisce un'esperienza all'avanguardia nel panorama tecnologico mondiale, sia per la qualità di fruizione dei contenuti, sia per la presenza di un canale televisivo satellitare. In un ambiente del treno sono anche presenti schermi individuali touch screen di ultima generazione, dai quali è possibile navigare attraverso il menu di intrattenimento, canale televisivo incluso.

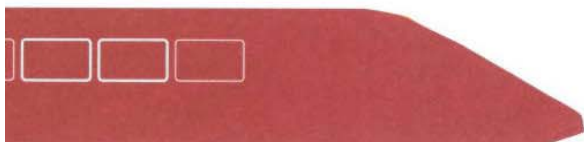
Carrozza Cinema

A completamento dell'offerta di intrattenimento, una delle carrozze di estremità del treno è equipaggiata con schermi ad alta definizione a soffitto di grandi dimensioni, con moduli audio individuali in quattro lingue. Il posizionamento "ad hoc" della Carrozza Cinema garantisce ai viaggiatori la visione dei programmi nella maggiore tranquillità possibile; il numero degli schermi e la loro posizione sono stati ottimizzati per una visione "immersiva" secondo gli standard cinematografici.

- **LA CASA ITALO**

Nelle stazioni servite, NTV offrirà ai viaggiatori servizi di accoglienza, assistenza ed orientamento con personale dedicato e spazi attrezzati con le più moderne tecnologie di informazione e per l'acquisto self service dei biglietti.

Il punto di riferimento dei Viaggiatori nella stazione sarà costituito da un "centro servizi" denominato "Casa Italo", un vero e proprio brand store, aperto al pubblico



e caratterizzato da un design molto innovativo, in cui personale qualificato assisterà e supporterà i clienti in ogni esigenza.

La progettazione di Casa Italo è stata affidata allo Studio di Architettura Boeri attraverso un concorso tra i migliori professionisti italiani; la progettazione ispirata ad innovative forme di stile e funzionalità nonché all'insegna di una eleganza frugale si propone di offrire ai moderni viaggiatori dell'Alta Velocità un nuovo linguaggio di relazione e servizio: amichevole, veloce ed efficace.

Le aree dedicate alle Case Italo sono state già individuate con i gestori delle principali stazioni, Grandi Stazioni e Cento Stazioni, e si è in attesa della consegna degli spazi per avviare i lavori di realizzazione.

• L'OCCUPAZIONE

Il progetto NTV prevede 850 assunzioni entro l'anno 2012 a completamento degli attuali 100 dipendenti.

Nel 2013, l'organico complessivo di NTV conterà 950 dipendenti, di cui 90 per la sede centrale di Roma e il resto destinato a ruoli operativi: macchinisti, operatori ferroviari, personale di assistenza e di coordinamento.

Per il personale di bordo e di terra, è stata avviata l'attività di ricerca e selezione per un totale di 650 posti. Di questi, il 90% è riservato a figure professionali sotto i 35 anni (il 60% del totale per under 30). Si cercano hostess, steward, train manager, train specialist, responsabili equipaggi e viaggiatori, personale di assistenza per le Case Italo.

Si può prevedere che, a régime, l'età media dei dirigenti sarà di 42 anni e l'età media complessiva di 33 anni.

L'insieme delle politiche aziendali rivolte al Personale si basa sulla convinzione che il livello di *qualità dei servizi* offerti ai Viaggiatori sia in relazione funzionale con il livello di *qualità del lavoro* garantito ai dipendenti. Il sistema gestionale, conseguentemente, prevede che il rapporto tra l'azienda e i propri lavoratori sia caratterizzato da:

- contratto a tempo indeterminato;
- retribuzioni in linea con i valori più elevati di mercato;
- equa ripartizione dei carichi di lavoro;
- crescita professionale come riconoscimento dei risultati conseguiti;
- welfare aziendale personalizzabile secondo le esigenze di ciascuno;
- logistica e strumenti di lavoro funzionali e tecnologicamente all'avanguardia;
- ambiente di lavoro coinvolgente.

La necessaria preparazione tecnica-professionale e l'indispensabile orientamento alla clientela sarà assicurata da un investimento pari a 17,5 milioni di euro per la Scuola di Formazione Tecnica e di Ospitalità, ad oggi già operativa nella preparazione dei primi 100 macchinisti di Italo divisi in 4 Corsi Allievi.



Il progetto NTV, inoltre, genererà in modo indiretto un ulteriore impatto sui livelli occupazionali, calcolabile in circa 1000 unità, tra servizi di pulizia dei treni, manutenzione degli Italo, ristorazione di bordo e contact center.

- **GLI INVESTIMENTI**

L'investimento complessivo sostenuto da NTV nel periodo 2008-2012 per l'avvio del servizio ammonta a circa € 1 m.do.

INVESTIMENTI	MILIONI €
Treni	622,6
Impianto di Manutenzione	85,0
Sistemi Informativi	15,6
Spazi di Stazione	7,6
Telematica	10,7
Formazione	17,2
Costi di avviamento e altri oneri	200,5
TOTALE	959,1

2. LA RISTRUTTURAZIONE DEL SETTORE

Le prime esperienze maturate dimostrano in maniera chiara che una vera liberalizzazione del trasporto ferroviario richiede una profonda ristrutturazione del settore.

La ristrutturazione fatta oramai dieci anni fa, basata sulla separazione societaria dell'impresa che gestisce l'infrastruttura (RFI) da quella che organizza i servizi di trasporto (Trenitalia) nell'ambito dello stesso gruppo (FS), seppur ha rappresentato un significativo passo in avanti rispetto all'azienda unica, ha mostrato indubbi limiti.

Tali limiti sono accresciuti dal fatto che al gestore della infrastruttura sono stati attribuiti compiti essenziali, quali l'assegnazione delle tracce e l'effettuazione dei servizi complementari alle nuove imprese entrambi sul mercato. Di fatto, in assenza di un soggetto terzo, i compiti di regolazione del mercato sono affidati al gestore dell'infrastruttura.

La ristrutturazione del settore dovrebbe essere basata su due fondamentali innovazioni:

- la creazione di una Authority dei trasporti per il controllo e la regolazione del mercato;
- la separazione proprietaria tra gestore della infrastruttura e gestore “incumbent” dei servizi di trasporto.

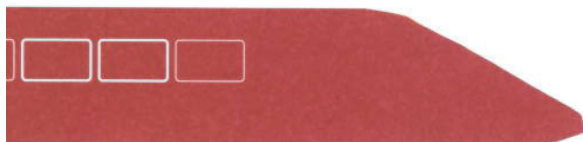
• L'AUTHORITY DEI TRASPORTI

L'Authority dei trasporti può essere realizzata attraverso la creazione di un nuovo organismo indipendente (ed a questo proposito giacciono in Parlamento appositi disegni di legge, cui si rinvia) ovvero attraverso l'affidamento delle funzioni ad una Autorità esistente, tra cui anche quella Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM). Le funzioni dell'Autorità dei trasporti naturalmente sarebbero differenti da quelle della AGCM, dovendo la prima garantire la concorrenza ex-ante, mentre la seconda la garantisce ex-post, intervenendo per riportare condizioni eque di mercato nel momento in cui un operatore svolga azioni anti-concorrenziali.

Gli orientamenti europei peraltro prevedono una specifica Autorità per il solo trasporto ferroviario.

Infatti, la proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico dello scorso 20 settembre, all'articolo 55 “Organismo di regolazione”, prevede che “ciascuno Stato membro istituisce un organismo di regolamentazione nazionale unico per il settore ferroviario. Detto organismo è un'autorità indipendente che sotto il profilo organizzativo, funzionale, gerarchico e decisionale è giuridicamente distinta e indipendente da qualsiasi altra autorità pubblica.

Con riferimento al settore del trasporto ferroviario di persone sulla media e lunga (M/L) percorrenza, la funzione della Autorità, senza entrare nel dettaglio, dovrebbe



essere quella di garantire condizioni eque di concorrenza prima che la “partita” abbia inizio, con riferimento ai due ambiti che caratterizzano i servizi ferroviari di M/L percorrenza:

- Il mercato concorrenziale
- Il mercato sussidiato

• **IL MERCATO CONCORRENZIALE**

Il mercato concorrenziale è quello che presenta livelli di domanda tali da consentire la concorrenza tra imprese ferroviarie (IF) titolari di licenza e di certificato di sicurezza senza che siano necessari aiuti economici per effettuare il servizio di trasporto passeggeri.

Esso è stato liberalizzato in Italia in anticipo rispetto alle direttive UE con la legge 388/2000 (cosiddetta finanziaria 2001).

Il mercato concorrenziale in Italia è in espansione grazie essenzialmente allo sviluppo dei servizi AV: nel 2009 la crescita rispetto all'anno precedente è stata del 18,1% in termini di domanda e del 26,4% in termini di offerta.

Tab.1: Domanda e Offerta nel trasporto di persone sulla Media e Lunga Percorrenza						
Dati: la Domanda in milioni di Passeggeri Chilometro e l'offerta in migliaia di Treni chilometri						
SEGMENTO	DOMANDA		OFFERTA		DIFFERENZA DOMANDA	DIFFERENZA OFFERTA
	2008	2009	2008	2009		
Mercato Concorrenziale	9.313	11.000	29.706	37.560	18,1%	26,4%
Mercato Sussidiato	9.900	8.483	35.561	32.926	-14,3%	-7,4%
Non Mercato/Non sussidiato	4.373	2.754	15.686	9.570	-37,0	-39,0
Totale	23.586	22.237	80.953	80.056	-5,7%	-1,1%

Fonte: Bilancio FS 2009

Condizioni essenziali per il corretto funzionamento di questo mercato è che in esso operino aziende o rami di azienda che abbiano un conto economico specificatamente riferito ai soli servizi effettuati in questo mercato. Ciò allo scopo di evitare i sussidi incrociati tra le diverse parti delle aziende, che costituirebbero una grave distorsione del mercato.

Una volta verificata questa condizione, appare logico che, ai fini di una corretta concorrenza, le aziende pubbliche che partecipano a questo mercato siano liberate dai vincoli tipici di questo tipo di aziende (ad esempio, gare europee per la realizzazione degli investimenti).

• **IL MERCATO SUSSIDIATO**

Il mercato sussidiato è quello che presenta livelli di domanda (e/o prezzo) non sufficienti a garantire la economicità dei servizi, i quali, quindi, per poter essere effettuati necessitano di sussidi pubblici. Si tratta di un mercato di dimensioni



importanti, anche se con trend negativo: i servizi sussidiati (cosiddetti universali) hanno registrato nel 2009 rispetto all'anno precedente una diminuzione del 14,3% in termini di domanda e del 7,4% in termini di offerta (Tab. 1).

Il mercato sussidiato non è stato liberalizzato e quindi i servizi vengono svolti da Trenitalia con un contratto di servizio con lo Stato.

In caso di auspicata liberalizzazione anche del mercato sussidiato, la gestione dei servizi dovrebbe essere assegnata tramite procedura di gara, cui potrebbero partecipare tutte le IF titolari di licenza e certificato di sicurezza per il trasporto di persone.

L'obiettivo della gara è di garantire un determinato livello di servizio al minimo costo per lo Stato.

L'effettuazione della gara e la scelta del gestore dovrebbe essere compito dell'Autorità dei trasporti.

• LA SEPARAZIONE PROPRIETARIA

Anche se la costituzione dell'Autorità dei trasporti garantirebbe in misura ampia la creazione di un mercato effettivamente competitivo, la separazione proprietaria del gestore della infrastruttura rispetto all'operatore ferroviario "incumbent" appare il necessario tassello finale per la realizzazione di una completa ristrutturazione del settore.

Si avrebbe infatti un sistema basato su tre soggetti, tutti separati tra loro e con funzioni completamente distinte:

- l'Authority come soggetto regolatore del mercato;
- il GI come soggetto che garantisce lo sviluppo e la manutenzione della rete, nonché il coordinamento della circolazione dei treni;
- le IF come soggetti che assicurano i servizi di trasporto, in regime di licenza e quindi in concorrenza tra loro nel mercato concorrenziale, ed in regime di concessione assegnata con procedura di gara nel mercato sussidiato.

