

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 Moretti 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.