

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 Sciarone, 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

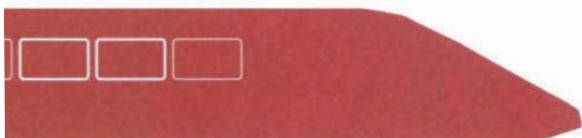
1. IL PROGETTO NTV

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 fidejussione 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 unanimemente 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.

