

DIRETTORE GIULIANO FERRARA

Ntv, leadership privata su rotaia o raidership finanziaria per conto dei francesi?

Milano. A fine ottobre è attesa l'omologazione, a novembre la certificazione di sicurezza e poi via, lungo la prima tratta Napoli-Milano: polemiche e ritardi permettendo, Italo, il nuovo treno superveloce di Luca Cordero di Montezemolo dovrebbe partire all'inizio dell'anno prossimo. Da Italo oggi passa la rivoluzione in chiave concorrenziale del sistema ferroviario italiano. Una sfida da un miliardo di euro di investimenti di soldi privati lanciata al monopolio di fatto di Trenitalia, gruppo Ferrovie dello stato, dopo che una legge del 2003 ha liberalizzato il settore. "Hanno chiamato il loro treno Italo, suonerebbe meglio Franco", ha contrattaccato nei mesi passati l'ad di Fs, Mauro Moretti, riferendosi al socio forte, francese, di Ntv. Il dubbio che grava sul progetto Ntv è la presenza ingombrante della compagnia pubblica francese Sncf, con una quota del 20 per cento. Per di più, anche i treni sono francesi, prodotti dalla Alstom (che si avvale anche di stabilimenti in Italia), che ha battuto l'Ansaldo dopo una gara internazionale. Il nucleo di fondatori che, oltre Montezemolo, coinvolge l'amico Diego Della Valle (Tod's), Gianni Punzo e Giuseppe Sciarrone, questi ultimi già pratici di rotaie grazie al trasporto merci della loro Rail Traction Company, ha fatto posto ai francesi (ma anche a Intesa e altri azionisti tra cui le Generali e Alberto Bombassei) due anni dopo la creazione di Ntv, avvenuta nel 2006. D'altra parte per puntare da zero al 20 per cento del mercato entro il 2015 è necessaria l'esperienza di un partner specializzato, sottolineano ambienti di Ntv. E in Francia l'alta velocità c'è da 30 anni. "Manca la reciprocità", è però l'accusa delle Ferrovie dello stato che stanno cercando di mettere un piede in Francia con molte difficoltà: il mercato francese interno dell'alta velocità è di fatto off limits per gli stranieri (ma pochi giorni fa la Tvt, società tra Trenitalia e Veolia Transdev, ha ottenuto in Francia, prima società privata, la licenza a operare in territorio transalpino). Ecco perché, se già non bastassero i timori sulla perdita del monopolio, quel 20 per cento francese risulta ancora più indigesto. "In nessun altro paese al mondo ci sarebbe stata la possibilità di avere certificati di sicurezza e licenze com'è accaduto in Italia. I nostri concorrenti sono stati avvantaggiati", ha tuonato Moretti a proposito della licenza ottenuta dalla Ntv, avuta dall'ex ministro dei Trasporti, Alessandro Bianchi (governo Prodi). La critica? Una società che era una scatola vuota ottiene con troppa facilità una preziosissima licenza a operare. Ha replicato Sciarrone in un'audizione parlamentare: "La licenza richiede 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". Certo è che la licenza vale oro. Da lì Ntv inizia a strutturarsi e a crescere, e il suo valore lievita. Ricostruisce Stefano Feltri, giornalista del "Fatto quotidiano" nel libro su LCdM "Il candidato" (Aliberti): "Intesa investe in Ntv nel gennaio 2008, quando ancora non si è visto un solo treno e mancano oltre tre anni alla data prevista del debutto su rotaia. Ma evidentemente Passera crede nel progetto, perché compra il 20 per cento della società per la bellezza di sessanta milioni, il che significa valutare Ntv nel suo complesso ben trecento milioni". Dal bilancio 2010 di Ntv appena depositato emerge che Intesa ha oggi molti interessi in comune con Montezemolo: nei conti d'ordine spiccano 650 milioni di euro di debito delle rate residue per il leasing contratto con la società Leasint (gruppo Intesa) per l'acquisto della flotta da 25 treni, passando per oltre 53 milioni di debiti con Banca Imi (Intesa) e un contratto di copertura per i rischi di tasso di interesse con lo

stesso gruppo bancario. Ma quanto vale oggi Ntv? Non essendoci ricavi né un prezzo di mercato, "bisogna basarsi sulle valutazioni fatte da chi ha deciso di investirci - ha scritto Feltri - Intesa ha in bilancio la sua quota del 20 per cento a 50 milioni, il che implica una stima del valore della società a 250 milioni di euro. I francesi di SnCF, che sono diventati azionisti quando il capitale sociale era già cresciuto, nel bilancio 2010 attribuiscono al loro 20 per cento un valore di 75 milioni [...], quindi una stima dell'azienda a 375 milioni. Visto che Montezemolo ne controlla circa l'11 per cento [...] si può calcolare che le sue quote di Ntv valgono intorno ai 41 milioni". Se Montezemolo decidesse di entrare in politica, e si volesse liberare del conflitto di interessi generato dalla proprietà di Ntv, potrebbe vendere e fare un bell'affare (alla partenza i soci fondatori hanno stanziato complessivamente un milione di euro di capitale sociale). Così come lo farebbero anche Della Valle e Punzo, che detengono quote paritetiche con Montezemolo tramite il veicolo Mdp, e Sciarrone (all'1,5 per cento tramite la Reset 2000). Ma chi potrebbe subentrare? La promessa di Ntv è che la quota francese non lieviterà. E l'ingresso di SnCF, che ha ottenuto il via libera del governo Berlusconi, è stato configurato, per rispettare la legge che impedisce il rilascio della licenza a compagnie straniere in assenza di reciprocità, in modo da escludere tutte le varie possibili forme di controllo, direttamente o indirettamente. I francesi non possono quindi sindacare in patti le loro quote, nominano solo due consiglieri senza deleghe su sedici e si sono impegnati a non effettuare concorrenza in Italia sulla rete dell'alta velocità. Eppure sarà per la Legion d'Onore al livello più alto ricevuta nel 2008 da Montezemolo dal presidente Sarkozy, sarà per l'avanzata francese sui gioielli nazionali, da Bulgari a Parmalat, senza dimenticare il dossier Alitalia, sarà per il detto "fatta la legge, trovato l'inganno", eppure è difficile fugare il dubbio che Ntv, almeno nelle menti transalpine, sia in qualche modo il cavallo di Troia delle ferrovie parigine.

