Ntv contrattacca. Per continuare a "concorrere"

Il tutto è partito per l'opinione pubblica **dai tweet di Maurizio Gasparri contro i treni di Ntv** di cui abbiamo ampiamente scritto. Ma che la situazione non fosse quella prospettata al momento del lancio dell'avventura di Italo, costellata da ostacoli burocratici e operativi ed a leggerezze strategiche, negli ambienti economici e finanziari si sapeva da tempo: da maggio il gruppo non paga le rate e gli interessi sui circa 781 milioni di esposizione verso le banche, in gran parte di **Intesa San Paolo**, di cui 462 milioni su 666 per il leasing per l'acquisto dei 25 treni Alstom che collegano ogni giorno 13 città della Penisola. Da marzo i 1.074 dipendenti sono quasi tutti in contratto di solidarietà mentre i fornitori hanno crediti aperti per circa 106 milioni che scadono a fine l'anno. E tutti sii sono visti chiedere dilazioni e rinegoziazioni.

Ieri abbiamo scritto del possibile ricorso alla mobilità, mentre la banca d'affari **Lazard, presieduta da Carlo Salvatore, ex-Intesa,** sta lavorando per ristrutturare il debito. L'ad **Antonello Perricone**, voluto al vertice dai grandi soci fondatori **Luca Cordero di Montezemolo, Diego Della Valle e Gianni Punzo**, che, insieme, detengono il 33,5% della società, si sta muovendo come in un negozio di cristalli, pur non disegnando stoccate alla politica (e in questo caso non parliamo di Gasparri), che ha voluto una liberalizzazione molto più avanzata che in altri paesi ma che poi "l'ha abbandonata in mezzo al guado, senza assicurare un arbitro che vigilasse sulla parità di condizioni di accesso al servizio". Con in più l'aumento degli oneri con il taglio alle tariffe agevolate per l'energia elettrica, che costerà un ventina di milioni in più all'azienda. "Nonostante tutto - scrive la società in un avviso a pagamento sui principali quotidiani italiani - Ntv continua a operare con sempre maggiore determinazione e crede più di prima alla sfida della concorrenza, ma ora come non mai occorre la piena attenzione del presidente del Consiglio, **Matteo Renzi**, e dei ministri competenti, affinché prendano ogni opportuna iniziativa, nel rispetto dell'imparzialità e del libero mercato tante volte evocato dai politici". L'azienda ha inoltre sottolineato come sin dall'avvio del servizio "è cominciata una strumentale battaglia con ogni mezzo contro la concorrenza, con ostruzionismi di ogni tipo", con "gran parte del mondo politico non è mai intervenuto per tutelare il rispetto delle regole".

Fino al 31 dicembre 2014 la liquidità è assicurata grazie allo stop dei pagamenti alle banche e ai 10 milioni di euro che i soci si sono impegnati a versare per fare fronte alle fatture da pagare

dell’anno in corso, ma poi bisognerà agire sulla struttura. Perché se la società chiederà altri soldi ai soci per il pregresso (oltre a Montezemolo e Della Valle, ci sono **Intesa SanPaolo e Sncf al 20%, Generali al 15%, Alberto Bombassei e Isabella Seragnoli al 5% a testa e il quarto socio fondatore, Giuseppe Sciarrone, all’1,5%**), si parla di 85 milioni per il biennio 2015/2016, il bilancio operativo così com’è non regge: con 6,2 milioni di passeggeri trasportati, che saranno oltre 6,5 milioni entro fine anno, il fatturato è salito a 249 milioni di euro, che, però, non bastano a coprire i costi fissi, come quelli di accesso alla Rete, ben 120 milioni, del personale e al leasing dei treni, tra cui dei tre nuovi appena entrati in flotta. Costi che hanno portato a perdite di 77 milioni nel 2012 e di 77,6 milioni nel 2013.