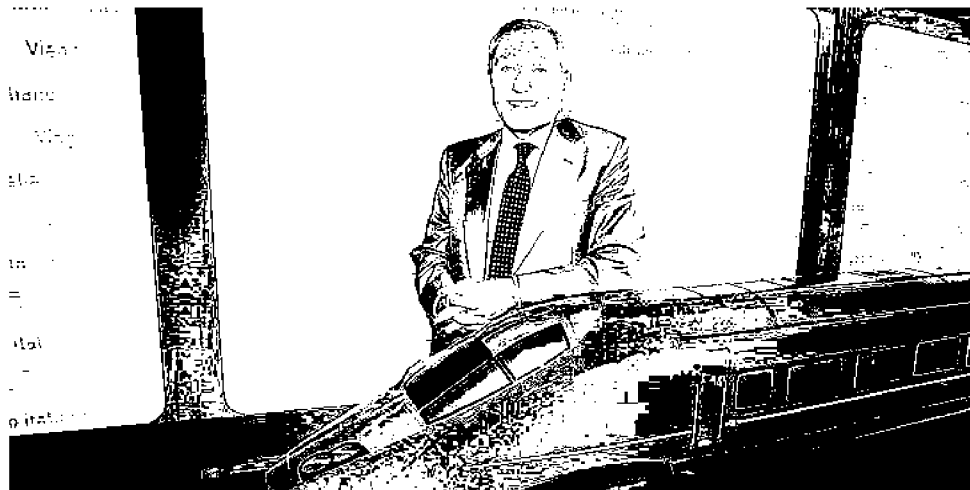


# Der Tempomacher

Mit Hochgeschwindigkeitszügen will der Chef der italienischen Privatbahn NTV Giuseppe Sciarone der staatlichen Konkurrenz die Kunden abjagen



Giuseppe Sciarone präsentiert in Rom ein Modell der neuen Schnellzüge.

**KATHARINA KORT | MAILAND**

Für seine Attacke auf das staatliche Monopol hat sich Giuseppe Sciarone eine illustre Gesellschaft ausgesucht: Gemeinsam mit dem Ferrari-Präsidenten Luca Cordero di Montezemolo, dem Gründer der Edelschuhfirma Tod's Diego della Valle und dem Unternehmer Gianni Punzo gründete er 2007 die private Zuggesellschaft NTV SpA (Nuovo Trasporto Viaggiatori). Nach zwei Jahren intensiver Vorbereitung machen die Bahn-Enthusiasten nun Ernst: Mit Zügen in edlem Design und mit Kino-Waggons wollen sie ab 2011 auf den Hochgeschwindigkeitsstrecken Italiens der Staatsbahn Ferrovie dello Stato (FS) Konkurrenz machen.

Als NTV-Vorstandschef greift Sciarone auch seinen ehemaligen Arbeitgeber an. Schließlich hat er für FS zwischen 1993 und 1999 als Manager gearbeitet. An NTV ist der 61-Jährige jetzt mit 1,5 Prozent beteiligt. Die drei Mit-

gründer halten gemeinsam 33,5 Prozent der Aktien. Mittlerweile ist auch die französische Staatsbahn SNCF mit 20 Prozent an Bord.

„Italo“ heißt der neue Zug. Eingerichtet von der Designer-Legende

Giugiaro, soll er mit Edelsesseln und technischen Annehmlichkeiten die Besucher locken, die bisher mit dem durchaus modernen Zug der FS „Frecciarossa“ (roter Pfeil) fahren können.

„Bis 2015 wollen wir auf den vier Strecken, die wir bedienen, einen Marktanteil von 20 Prozent erreichen“, sagt Sciarone dem Handelsblatt. Der „Italo“ soll die Strecken Mailand-Rom-Neapel, Rom-Venedig, Mailand-Turin und Rom-Bari fahren. Ingenieur Sciarone hofft, so auf

einen Jahresumsatz von 400 Mio. Euro zu kommen. Geld verdienen will er schon ab dem Jahr 2013 oder 2014. Wenn alles gut läuft, soll das Unternehmen im Jahr 2015 an die Börse.

Insgesamt haben die Aktionäre, zu denen außer den Gründern und SNCF auch die Bank Intesa Sanpaolo und der Versicherer Generali sowie der Bremsenhersteller Alberto Bombassei (Brembo) gehören, 280 Mio. Euro Kapital in die neue Gesellschaft gesteckt. Die Investitionen von rund einer Milliarde Euro über die kommenden Jahre sollen sich daraus und aus dem laufenden Geschäft finanzieren. Die größte Investition, 650 Mio. Euro für 25 neue Hochgeschwindigkeitszüge von Alstom, stemmt Sciarone über ein zwölf Jahre angelegtes Leasinggeschäft.

Warum sich die Italiener für die französischen Züge entschieden haben? „Es war am Ende ein Kopf-an-Kopf-Rennen zwischen Alstom und

Siemens“, erzählt Sciarone. „Der deutsche Zug war genauso schön wie der französische. Aber letztlich war der Alstom-Zug der neuere und passt damit besser zu unserem Namen: Nuovo Trasporto Viaggiatori“, was auf Deutsch Neuer Reisenden-Transport heißt. Der Alstom-Zug überzeuge auch, weil er leichter als alle anderen sei und damit energieeffizienter.

## Luxus und mehr Sicherheit

Den Namen „Italo“ für den Zug hat Sciarone per Abstimmung im Internet entscheiden lassen. Außer Sicherheitspersonal an Bord, Wifi-Internet im Zug, einem Ruhewaggon und Sessel vom Luxusmöbelhersteller Poltrona Frau, an dem Montezemolo beteiligt ist, will Sciarone auch mit flexibleren Preisen punkten.

In Zukunft soll sich der Preis für den „Italo“ mit seinen elf Waggons nach Komfort, aber auch nach Uhrzeit und damit Nachfrage richten.

„Wenn Sie den Zug von Mailand nach Rom morgens um 7:30 Uhr nehmen, zahlen Sie sicherlich den vollen Preis“, erklärt Sciarone das Modell. „Wenn Sie auch um neun Uhr fahren können, zahlen Sie weniger.“

Langfristig schließt Sciarone auch eine Ausweitung des Geschäfts jenseits der italienischen Grenzen nicht aus: „Aber jetzt wollen wir erst einmal das schaffen, was wir uns vorgenommen haben. Danach können wir auch über eine natürliche internationale Entwicklung in Form von neuen Strecken oder Partnerschaften nachdenken“, sagt Sciarone.

Der Kritik des FS-Chefs Mauro Moretti, dass sich die neuen Konkurrenten mit den Hochgeschwindigkeitsstrecken die Sahnestückchen herauspicken, sieht Sciarone gelassen: „So attraktiv können die Hochgeschwindigkeitsstrecken nicht sein“, entgegnet dem Sciarone, „sonst wären wir nicht die einzigen Wettbewerber.“

