

Atlantia, Castellucci accelera “Presto nuovi soci in ADR e via alle autostrade urbane” Pronti 15 miliardi e Atlantia lancia la campagna d'Italia

PARLA L'AMMINISTRATORE DELEGATO: «NON È VERO CHE NON INVESTIAMO PIÙ IN ITALIA: NEL PIANO DECENNALE METTIAMO 15 MILIARDI NEL PAESE, DI CUI 5 NELLA GRONDA DI GENOVA, 5 IN ADR E IL RESTO PER ALTRE OPERE. E CERCHIAMO SOCI FINANZIARI PER L'ESTERO»
Roberto Mania

«Nei prossimi 10 anni continueremo ad investire in Italia al ritmo di un miliardo e mezzo l'anno, per un totale di circa 15 miliardi», afferma Giovanni Castellucci, amministratore delegato di Atlantia, holding controllata dalla famiglia Benetton con il 30,2% con in pancia Autostrade e Aeroporti di Roma. «È la smentita che non è vero che pensiamo solo alla crescita internazionale. I maggiori investimenti li facciamo qui». Castellucci delinea la strategia di Atlantia per i prossimi anni.

Rafforzamento in Italia, espansione all'estero attraverso acquisizioni in Europa e Americhe. L'aeroporto di Fiumicino crescerà con due nuovi moli entro il 2019 e subito dopo con la quarta pista. Il manager considera positiva l'esistenza di una pluralità di soggetti sul mercato delle autostrade con l'ingresso degli spagnoli di Abertis, e spiega che Autostrade per l'Italia non era interessata alla Serenissima. Bene la riforma degli appalti che rende più efficiente e responsabile la nostra pubblica amministrazione «introducendo il principio della discrezionalità, ma incanalata e controllata». Bene an-

che il governo Renzi sull'Europa, «terreno su cui si confrontano le visioni e gli interessi nazionali, superando una visione utopica».

Nell'ultima assemblea è stato proprio lei a dire che Atlantia è in cerca di soci per raccogliere nuove risorse finanziarie per crescere all'estero. È così?

«L'obiettivo strategico di lungo termine resta quello di accrescere la nostra esposizione al Pil globale, che oggi rappresenta il 25% dell'Ebitda. Puntiamo a raddoppiarlo nell'arco di un triennio, quindi saranno necessarie importanti risorse. Per questo cerchiamo soci per cedere quote di minoranza (non oltre il 30%) delle nostre partecipate più importanti: Autostrade e ADR. Cerchiamo soci finanziari quali i fondi pensione, che credano nel nostro progetto e abbiano fiducia nella nostra capacità di gestione. La ricerca dei soci rappresenta un mezzo, non un fine, per accelerare l'incremento della nostra presenza all'estero».

In quali settori puntate ad espandervi?

«In quelli in cui abbiamo competenza: autostrade e aeroporti».

In quale aree geografiche?

«Europa e Americhe in primis. Pensiamo di svilupparci nel settore delle autostrade urbane, forti anche della nostra tecnologia sui pedaggi totalmente automatizzati».

E per gli aeroporti?

«Il nostro obiettivo è quello di gestire gli scali con una partecipazione di controllo».

È sbagliato dire che trascurate gli investimenti nazionali?

«La maggior parte dei nostri investimenti li facciamo in Italia, tra

1,5 miliardi e 2 miliardi l'anno. Pensiamo di confermare questo livello di investimenti per i prossimi dieci anni. La nostra strategia è quella di crescere nel mondo, ma di investire nel miglioramento delle infrastrutture soprattutto in Italia».

Per fare cosa?

«Dopo aver concluso la Variante di Valico, è il progetto della Gronda di Genova che ci impegnerà per i prossimi anni. È un progetto particolarmente complesso, un progetto alla frontiera della tecnologia».

Quanti miliardi andranno alla Gronda?

«Oltre quattro miliardi per i quali abbiamo già le risorse finanziarie».

Non è chiaro se Autostrade chieda l'allungamento della concessione che scade nel 2038 per il finanziamento del progetto, oppure l'incremento delle tariffe autostradali. Qual è la vostra richiesta?

«Noi non chiediamo nulla. Il finanziamento della Gronda è già previsto nel nostro contratto attraverso gli incrementi tariffari idonei a recuperare il capitale investito. Si tratta di incrementi dell'ordine di grandezza del 2 per cento aggiuntivo annuo per 8-9 anni. Tenuto con-



to del fatto che le tariffe italiane sono le più basse in Europa, è un incremento sostenibile. Ma non so se sia auspicabile. Di recente, in situazioni analoghe, il governo francese ha deciso di finanziare gli investimenti attraverso allungamenti della durata delle concessioni. Quindi senza incrementi di tariffa. È un'opzione per ora consentita dalle regole europee, ma non so ancora per quanto tempo. Il rischio è che si ripeta la stessa situazione vissuta con la banche, con i tedeschi che hanno salvato con i soldi pubblici i loro istituti di credito, e l'Italia che è stata costretta ad applicare le regole del bail in. La decisione spetta al governo, che sta analizzando la situazione».

Bene, 4-5 miliardi andranno alla Gronda, gli altri dieci?

«Tagliando con l'accetta, circa cinque sono per gli aeroporti di Roma e cinque per il resto della rete autostradale».

Quali sono i progetti per ADR?

«Dobbiamo adeguare la capacità dell'aeroporto all'aumento del traffico, che è in forte crescita. Negli ultimi due anni i passeggeri sono aumentati in media di circa il 6 per cento annuo, il doppio rispetto agli altri aeroporti europei. Nei prossimi 5 anni la capacità dei terminal di Fiumicino aumenterà di circa il 50 per cento con la costruzione del Molo F e del Molo A. E prevediamo di aumentare di una percentuale analoga anche la capacità dei movimenti, attraverso la costruzione della quarta pista. Già oggi nella stagione estiva viaggiamo infatti molto vicini alla massima capacità di pista. Ma mi faccia dire anche che siamo molto soddisfatti dell'apprezzamento da parte dei passeggeri del lavoro di miglioramento della qualità del servizio in corso. Le rilevazioni internazionali indipenden-

ti lo testimoniano. Sono risultati che abbiamo ottenuto valorizzando le nostre risorse, riportando tutti i servizi aeroportuali all'interno. In tutto il gruppo Atlantia la parola outsourcing è quasi una bestemmia».

Quali saranno gli effetti sull'occupazione di questi investimenti?

«Nel 2015 l'occupazione di Atlantia in Italia è cresciuta di circa il 6 per cento. Non è un ritmo sostenibile nei prossimi anni, ma la strada è questa. La strategia resta quella della valorizzazione del capitale umano attraverso l'integrazione, la riqualificazione e il coinvolgimento».

Aeroporti e autostrade sono luoghi adatti per capire l'andamento dell'economia. È una ripresa strutturale quella in corso?

«La ripresa c'è da un po'. Il traffico pesante è sostenuto dal cambio favorevole per le produzioni italiane del dollaro contro euro. E c'è un recuperato sentimento di fiducia tra i consumatori. In più lo scalo di Fiumicino si avvantaggia dell'appeal di Roma e della crescita della classe media nel mondo. Un esempio per tutti: abbiamo nove collegamenti diretti tra Roma e la Cina, siamo primi in Europa insieme a Parigi».

Quanto conta sulla rotta turistica verso Roma l'anno Santo?

«Il Giubileo riguarda lo spirito, non il turismo».

Il governo ha approvato il nuovo codice degli appalti. Sarà operativo nei prossimi mesi e riguarda direttamente le vostre attività. Che giudizio dà sulla riforma?

«Penso che sia una stata una scelta coraggiosa, che va nella giusta direzione. È coraggioso aver iniziato ad introdurre nella pubblica amministrazione criteri di discrezionalità nella definizione delle gare, a cominciare dagli inviti, accanto a maggiore trasparenza della rendicontazione delle decisioni e ad un maggiore controllo. Le norme attuali sono ancora ispirate dalla reazione a Tangentopoli: nessuna discrezionalità, perché le norme devono prevedere tutto e basta applicarle. La grande differenza tra la nostra amministrazione e quella degli altri Paesi europei sta proprio

nell'assenza di discrezionalità. Ci siamo immessi nella carreggiata giusta. Un ulteriore impulso alla velocità delle decisioni e alla chiarezza delle responsabilità arriverà dal referendum costituzionale con l'auspicabile superamento del Titolo V sul federalismo, un sistema che ha spesso bloccato i processi decisionali nella pubblica amministrazione a causa dei conflitti di competenze. Sono sicuro che queste due "rivoluzioni" permetteranno di misurare meglio le capacità della Pa e di iniziare a valorizzare al suo interno il merito. Avere oltre il 50 per cento del Pil di natura pubblica senza poter veramente misurare il merito di chi vi opera, è una anomalia tutta italiana».

Sono riforme che, secondo lei, ci portano in Europa. Come giudica il rapporto del Governo Renzi con le istituzioni europee?

«Questo Governo ha il merito di essere uscito da una visione utopistica dell'Europa. L'Europa è luogo di contrattazione, di composizione di interessi nazionali tra loro spesso divergenti. E Renzi non si limita a difendere pragmaticamente i nostri interessi nazionali, ma propone anche una visione nuova sui temi strategici. Mi pare un cambiamento, non solo culturale, utile. La stessa stabilità del governo ci sta aiutando nel rapporto con la Commissione europea».

Un importante operatore spagnolo delle infrastrutture come Abertis è entrato nel mercato italiano. Lei cosa pensa dell'acquisto dell'autostrada della Serenissima da parte di Abertis?

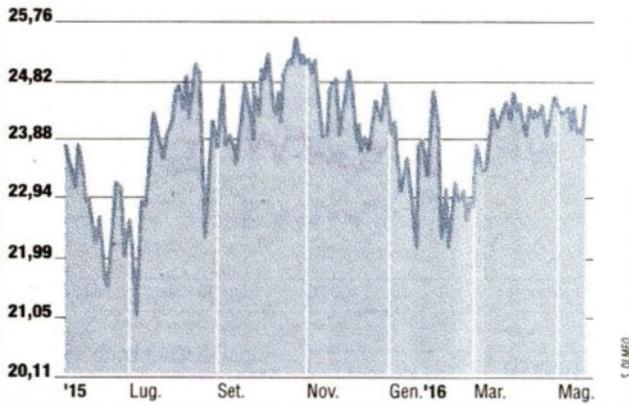
«È un dossier che avevamo guardato anche noi. Evidentemente la nostra valutazione era diversa da quella di Abertis. In ogni caso ben venga la pluralità degli operatori in questo settore. È un elemento positivo».

Che idea si è fatto sul progetto di fusione Fs-Anas? Un progetto industriale o la creazione di un carrozzone, come qualcuno sostiene?

«È un progetto che non conosco. Non ho elementi per valutarlo e comunque non starebbe a me farlo».

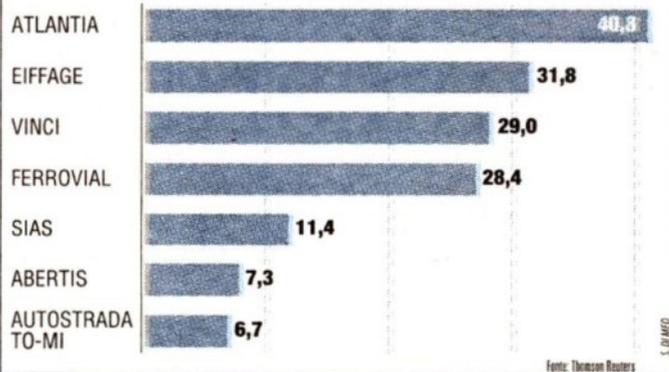
L'ANDAMENTO DI ATLANTIA IN BORSA

Quotazione in euro a Piazza Affari



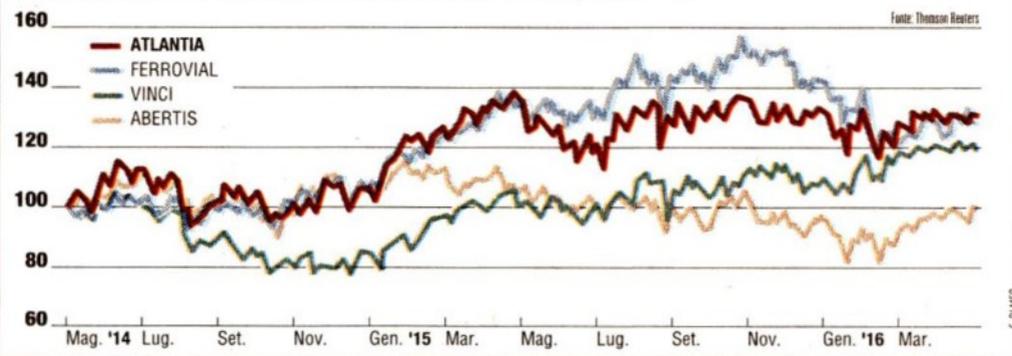
LA REDDITIVITÀ DEI GRANDI DEL SETTORE

Total shareholders return (2 anni), in %



CONFRONTO IN BORSA

Andamento del titolo Atlantia e dei peers internazionali; base 2 maggio 2014 = 100



LA STRUTTURA DEL DEBITO

Al 31 dicembre 2015



Nel grafico qui sopra, la struttura del debito di Atlantia: per il 77 per cento è costituito da obbligazioni