

Noi & gli altri
Gli specialisti di
autostrade sono made
in Italy. E sulla tv
Mediaset stringe
nell'angolo Bolloré
di Edoardo De Biasi
e Paola Pica
8 & 13

L'Italia, un Paese di santi, poeti e navigatori. Ma anche di concessionari autostradali. A livello internazionale la classifica di settore parla chiaro. Dopo l'acquisizione della società spagnola Abertis, il gruppo Atlantia-Acs (con circa 14.000 chilometri nel mondo) è il primo gestore, al secondo posto si trova la francese Vinci (4.500) e al terzo Gavió (con oltre 4.100, di cui oltre 2.600 in Brasile e 1.400 in Italia). Come se non bastasse agli inizi dell'anno, sempre in Italia, la fusione tra Fs e Anas ha partorito una specie di Frankenstein dei trasporti, di cui si intuiscono le potenzialità, ma non si riesce ancora a cogliere coerenza e sostanza.

Alleanze

Il settore autostradale sta, comunque, conoscendo una stagione di profondi cambiamenti. La crescita mondiale della mobilità, il piano infrastrutturale americano, l'imposi del modello costruzioni-concessioni, la ricerca di nuovi investitori stanno rimescolando le carte in gioco. In questo mare agitato l'Italia ha sviluppato competenze societarie e manageriali per ritagliarsi un ruolo importante. Nelle prossime settimane, per esempio, Gavió ufficializzerà con ogni probabilità l'alleanza con la francese Ardian, una società che amministra 67 miliardi di dollari. L'accordo prevede la costituzione di una newco nella quale verrà trasferita la partecipazione di controllo di Astm (Torino-Milano) e Sias, che oggi fanno capo ad Aurelia tramite Argo Finanziaria. Gavió manterrà il controllo della nuova società e Ardian acquisterà una quota del 40%. L'operazione può valere circa 1,5 miliardi. Un altro asset dovrebbe poi arricchire il portafoglio del gruppo torinese. Carige è pronta a vendere la sua partecipazione nell'Autostrada dei Fiori. E il primo dei candidati a comprare la tratta è proprio Gavió. Si tratta di un'operazione rilevante non per la dimensione in sé, ma per le reazioni a catena che potrebbe innescare. Complice la riorganizzazione di Atlantia-Abertis in Italia, le mosse di F2i, il fondo infrastrutturale della Cdp, e la perenne inquietudine delle Autovie Venete la mappa delle grandi reti stradali al Nord potrebbe mutare radicalmente.

La Lombardia e F2i

Sembra infatti perdere corpo un progetto che vede protagonista la Lombardia. La Regione, oggi guidata da Attilio Fontana, sta valutando con l'aiuto di Intesa Sanpaolo la possibilità di creare una nuova concessionaria unica per Milano-Serravalle, Pedemontana e Tangenziale esterna di Milano: il network di grande scorrimento attorno alla Città Metropolitana. Un analogo modello potrebbe essere seguito dal Trentino per le sue partecipazioni nell'Autobrennero e nelle autostrade venete.

Nelle scorse settimane è poi filtrato che F2i ha intavolato una trattativa per l'acquisto della Brebemi (la nuova Milano-Brescia parallela alla A4 via Bergamo) da Intesa Sanpaolo. Il fondo guidato da Renato Ravanelli e la banca di Carlo Messina hanno firmato un'esclusiva per definire l'operazione, dopo opportuna due diligence. La Brebemi è stata finora al centro di vivaci polemiche. I

SIAMO I SIGNORI DELLE AUTOSTRADE (ANCHE PER LE TARIFFE)



Renato Mazzoncini
 Alla guida di Fs

primi esercizi si sono chiusi in rosso a causa degli oneri finanziari (generati da un maxi project financing da 1,8 miliardi) e di un traffico penalizzato dai ritardi nella realizzazione delle interconnessioni sul fronte bresciano, ma il peggio sembra ora essere passato. I progetti della Regione Lombardia e le ambizioni di F2i hanno colto di sorpresa gli operatori e molti si interrogano se possa segnare un cambio di rotta da parte dell'investitore pubblico, visto poi la fusione Fs-Anas. Difficile dirlo, è certo però che F2i potrebbe diventare una seria risposta finanziaria per tutte le concessioni in mano al settore pubblico.

Quando in Italia si parla di autostrade, ogni ragionamento continua a ruotare attorno ad Atlantia. Lo scorso marzo il campione nazionale ha firmato un accordo con Acs e la sua controllata tedesca Hochtief per la creazione di una nuova holding, a maggioranza italiana, che ha preso il controllo della spagnola Abertis. Un'operazione che ha trasformato Atlantia in un player globale della mobilità con attività che spaziano dalla gestione dell'aeroporto di Roma Fiumicino, fino alle autostrade in tutto il mondo (dal Cile all'India, passando per il Brasile e il Nord America).

I piani di Fs

A Piazza Affari, comunque, si guarda con interesse anche ai progetti di Fs, pur essendo saltato il progetto di quotazione. Agli inizi dell'anno è stato dato il via libera all'acquisizione di Anas da parte di Ferrovie dello Stato, allo scopo di creare una società unica che controlli la rete stradale e ferroviaria, oltre a mille chilometri di autostrade (come la Salerno-Reggio Calabria). Se il progetto prenderà corpo si creerà un gigante della mobilità terrestre: oltre 25 mila km di strade e autostrade a cui si sommano 17 mila km di binari. Per abitanti serviti e per investimenti, Fs è diventato il primo polo integrato di ferrovie e strade in Europa, con un fatturato stimato di oltre 11 miliardi e una prospettiva di investimenti di circa 100 miliardi in dieci anni. Sull'acquisizione gravano però alcuni interrogativi come dimostrano le perplessità già manifestate dal nuovo governo. Nel mirino c'è la presunta mancata svalutazione di circa 2 miliardi



a cura
 di Edoardo De Biasi

Giovanni Castellucci
 Ceo di Atlantia,
 leader europeo



del patrimonio non ammortizzabile dell'Ente nazionale per le strade. «Nessun buco, la tematica dei due miliardi è di tipo contabile legata alla definizione se alcuni asset all'interno di Anas sono di proprietà o meno. Non stiamo parlando di soldi veri che entrano ed escono dalle casse», ha spiegato nei mesi scorsi l'amministratore Fs Renato Mazzoncini. Che, peraltro, ha scritto una lettera per sottolineare che l'effettivo valore della dote Anas può impattare sugli accantonamenti e dunque sul patrimonio netto del gruppo post fusione. L'acquisizione solleva dubbi anche sotto il profilo industriale: un merger di realtà così diverse non vuole dire creare valore. I maliziosi sostengono che la nuova società potrebbe presto essere partecipata dalla Cdp, con una conseguente riduzione dell'indebitamento dello Stato (13 di debiti di Rfi e quattro di Anas). Non resta che aspettare le prossime mosse di Mazzoncini.

All'estero

Nel frattempo la leadership italiana nel campo della mobilità può diventare un importante volano per tutto il Paese, specialmente se proseguirà l'espansione all'estero e se partirà negli Stati Uniti il gigantesco piano infrastrutturale voluto dal presidente Donald Trump. E qui spunta il paradosso italiano. I gruppi italiani sono diventati grandi anche grazie alla carenza di concorrenza. Le poche gare, la politica tariffaria, la frammentazione della rete hanno consentito ai gruppi di rafforzarsi e di puntare ora all'estero. Questa considerazione non deve però far dimenticare che le nostre autostrade sono le più care d'Europa. In Olanda e Belgio sono gratuite ma il costo della costruzione-gestione-manutenzione ricade su tutti i cittadini attraverso la fiscalità generale. In Germania si inizierà a pagare dal 2019 attraverso una tariffa forfettaria. In Austria, Svizzera e Slovenia c'è un abbonamento annuale che al massimo costa 110 euro. In Francia il sistema di pedaggi è simile al nostro ma meno caro. In passato i governi hanno più volte espresso la necessità che il sistema delle concessioni venisse rivisto per favorire l'accorpamento di tratte, aumentare gli investimenti e ridurre le tariffe ma alla fine poco si è mosso. Dopo inutili richiami sul tema della concorrenza, la stessa Europa ha cercato di smuovere la palude italiana ricordando che concedere una proroga equivale a una nuova concessione ma alla fine ha vinto il compromesso. Bruxelles ha accettato le maxi-proroghe in cambio di 8,5 miliardi di investimenti. Ma qual è lo stato dell'arte in Italia? La copertura autostradale vale circa 7 mila km. I privati ne controllano 6.000 km: quasi 2.900 gestiti da Atlantia (con un'unica concessione), 1.400 da Gavió (10 concessioni), 1.700 km da altri gruppi privati o enti pubblici. Ne restano 1.000 km affidati ad Anas. La rete è costituita per la maggior parte da opere realizzate negli anni '60 e '70, quando l'Italia vantava un sistema superiore a molti Paesi europei ma risponde ancora a logiche localistiche. Proprio questa frammentazione è diventata un pesante ostacolo per lo sviluppo e l'ammodernamento del sistema. Gli investimenti, calati di circa il 20%, sono il vero punto debole. Certo il piano approvato da Bruxelles può tamponare alcune falle ma per realizzare le opere, di cui il Paese ha bisogno, sono necessarie ben altre risorse.