

L'intervista. Parla l'ad di Atlantia: per Alitalia soluzione come United, dove i dipendenti rilevarono la compagnia

Castellucci: "Così nascerà il primo gruppo mondiale e la testa resterà in Italia"

ROBERTO MANIA

ROMA. «Questa è un'operazione che nella vita di un gruppo come Atlantia, che quasi raddoppia con un solo colpo la propria dimensione in un settore ad alta intensità di capitale, si può realizzare solo con molti anni di preparazione». Giovanni Castellucci, 57 anni, amministratore delegato della holding controllata dalla famiglia Benetton, è il regista dell'OPA che si vuole amichevole lanciata sulla spagnola Abertis. È l'operazione che farà di Atlantia-Abertis il più grande operatore mondiale delle autostrade.

Nel 2006 Abertis tentò di conquistare l'allora Autostrade. Il governo Prodi lo impedì. Oggi è Atlantia che ha in pancia Autostrade a comprare il gruppo spagnolo. Cos'è che ha permesso di ribaltare i ruoli?

«Intanto va detto che sono operazioni del tutto diverse: quella di allora era una fusione, questa è un'OPA sul mercato. Ma la logica industriale è la stessa. Quella di creare il leader mondiale. Con un gruppo manageriale risultante che valorizzerà le grandi competenze di Abertis. Per questo

non mi piace parlare di ruoli ribaltati. Molto più semplicemente, per poter creare valore per tutti gli azionisti era necessario che l'operazione fosse finanziata con una componente importante di nuovo debito. E solo Atlantia, grazie alla sua solidità finanziaria costruita negli anni, se lo può permettere.

Nascerà il primo gruppo mondiale della gestione e costruzione di autostrade, qual è il vantaggio per l'Italia?

«Il primo vantaggio è che paghiamo le tasse in Italia e da qui non intendiamo andarcene. Penso poi che ogni azienda con la testa in Italia e con la capacità di competere nel mondo possa dare un contributo, piccolo o grande che sia, alla formazione della classe dirigente del Paese e alla crescita dei talenti. La carenza di una ampia classe dirigente formatasi nelle sfide internazionali è sicuramente uno dei problemi dell'Italia. Soprattutto se ci si confronta con i Paesi europei con i quali competiamo».

Resta il fatto che Atlantia cresce all'estero ma non dentro il territorio nazionale. State diventando un gruppo a trazione extra-nazionale?

«In Italia siamo già molto gran-

di. E giusto che nel settore delle concessioni entrino altri soggetti con competenze e presenza internazionale».

Sta dicendo che ridurrete gli investimenti in Italia?

«Assolutamente no. Siamo i maggiori investitori in questo Paese: 20 miliardi di euro nei prossimi 20 anni. Nel potenziamento della rete autostradale esistente e dell'aeroporto di Fiumicino. Le acquisizioni di asset ci interessano meno».

Atlantia è socio di Cai, primo azionista di Alitalia in commissariamento. Quanto avete perso in questo investimento?

«Dal 2008 abbiamo perso una cifra rilevante, direi poco oltre i cento milioni. Ma c'è un aspetto che merita una riflessione».

Quale?

«Il voto dei lavoratori. Da molti considerato irresponsabile. Io penso, invece, che abbiano fatto una scelta che va profondamente rispettata. Anche perché sulla loro pelle. È stato il segno di una sfiducia radicale nei confronti del management e dell'azienda. E della fiducia, in particolare per i piloti, nella possibilità di trovare una nuova occupazione. Penso anche che ci possa essere stato chi — ma questo è forse un azzar-

do — ha pensato che tanto l'Alitalia, anche questa volta, non sarebbe stata fatta fallire. Di sicuro con il voto i lavoratori si sono rimessi al centro. Anche della possibile soluzione. Ma una cosa è certa: i commissari hanno davanti tempi strettissimi e un compito molto difficile. Anche sul costo del lavoro e sulla sostenibilità finanziaria a breve».

Tanti anni fa i dipendenti della United, tagliandosi lo stipendio, rilevarono l'azienda. Le sembra una soluzione percorribile?

«È un'ipotesi che non scarterei a priori. Almeno una volta ha funzionato molto bene».

Quanto la crisi Alitalia ha danneggiato gli Aeroporti di Roma, di cui Atlantia è il principale azionista?

«Meno del 30 per cento dei ricavi aeronautici di Adr derivano dal traffico generato da Alitalia. E di questo, meno di un quarto è legato ai passeggeri in transito, che è il valore in più che un hub carrier come Alitalia può portare. Purtroppo, lo dico da italiano, Alitalia non ha più un ruolo così dominante in Italia. Ma Roma resta comunque una destinazione globale, servita da quasi 150 compagnie che coprono più di 200 destinazioni».