

# Taglio dei costi e aumento delle tariffe, così l'ad guadagna 6,2 milioni all'anno

Giovanni Castellucci, marchigiano di 57 anni, è uno dei manager italiani più pagati. L'anno scorso ha portato a casa 6,2 milioni di euro. Da tempo gli esperti di *executive pay* si interrogano su questo mistero: che cosa fa l'amministratore delegato della Autostrade per l'Italia per meritarsi un premio così sontuoso dai suoi azionisti?

**L'AUTOSTRADA** si prende e si paga per necessità, non perché un abile manager la rende un prodotto accattivante. Non c'è da produr niente: la striscia di asfalto sta lì immobile per decenni. Non c'è un servizio: gli utenti guidano la propria automobile.

Eppure basta scorrere i bilanci di Autostrade per l'Italia e della holding Atlantia – controllata dalla famiglia Benetton – per capire che Castellucci è un uomo in grado di fare miracoli. Basta dare un'occhiata al grafico qui accanto. Nel 2008, all'inizio della grande crisi, sui 2850 chilometri della rete di Autostrade gli automobilisti e i camionisti hanno percorso circa 49 miliardi di chilometri, pagando un pedaggio unitario medio di 6,4 centesimi al chilometro e versando così nelle casse di Castellucci circa 3 miliardi. Nel 2015 il traffico è calato a 45,5 miliardi di chilometri, ma i pedaggi versati alla concessionaria

sono saliti a 3,8 miliardi (+27 per cento rispetto a otto anni prima) grazie alla capacità di Castellucci di por-

tare a casa ogni anno ricchi incrementi tariffari: da 6,4 centesimi medi siamo passati a 8,3, il 30 per cento in più in otto anni.

**ALLA SOCIETÀ** Autostrade dicono, e lo confermano al ministero delle Infrastrutture, autorità di vigilanza sempre pronta ad accontentare le concessionarie, che gli aumenti tariffari sono concessi in cambio della costruzione di nuove tratte o dell'adeguamento di quelle esistenti. I bilanci purtroppo non confermano questa bizzarra tesi. All'aumentare del 30 per cento delle tariffe è aumentato di pari misura anche l'EBITDA (margine operativo lordo) che misura la differenza tra costi e ricavi. Quindi gli aumenti tariffari vanno tutti in guadagno della società. Infatti l'utile netto, cioè il risultato finale che tiene conto di tutto (tasse, interessi sui debiti, investimenti) è passato dal 2008 al 2015 da 740 milioni a 1,1 miliardi, con un soddisfacente aumento del 50 per cento. Merito anche della capacità di Castellucci di tenere sotto controllo i costi per le manutenzioni: negli ultimi tre anni le spese per l'acquisto di materie prime di Autostrade sono scese, stando ai bilanci, da 444 a 166 milioni, mentre il costo per "servizi edili" nel 2015 è tornato a livello pre-crisi, di poco superiore al miliardo, dopo aver toccato un minimo di 700 milioni nel 2013.

**GLI AZIONISTI** di Atlantia, la finanziaria quotata in Borsa che contiene Autostrade per l'Italia, gongolano. L'anno scorso si sono presi un dividendo di 88 centesimi per azioni, che vale circa il 3,5 per cento della quotazione del titolo. A questo si aggiunga che negli ultimi due anni il titolo Atlantia ha guadagnato in Borsa il 20 per cento, mentre

l'indice della piazza di Milano, il Ftse Mib, è rimasto sostanzialmente invariato. In pratica chi ha comprato azioni Atlantia ha avuto, grazie alle strepitose capacità di Castellucci, rendimenti annui superiori al 10 per cento.

Le buste paga del manager, premiato per i risultati, cioè per i profitti che assicura agli azionisti, sono così volate. Dagli 1,8 milioni di cinque anni fa ai 6,2 del 2015.

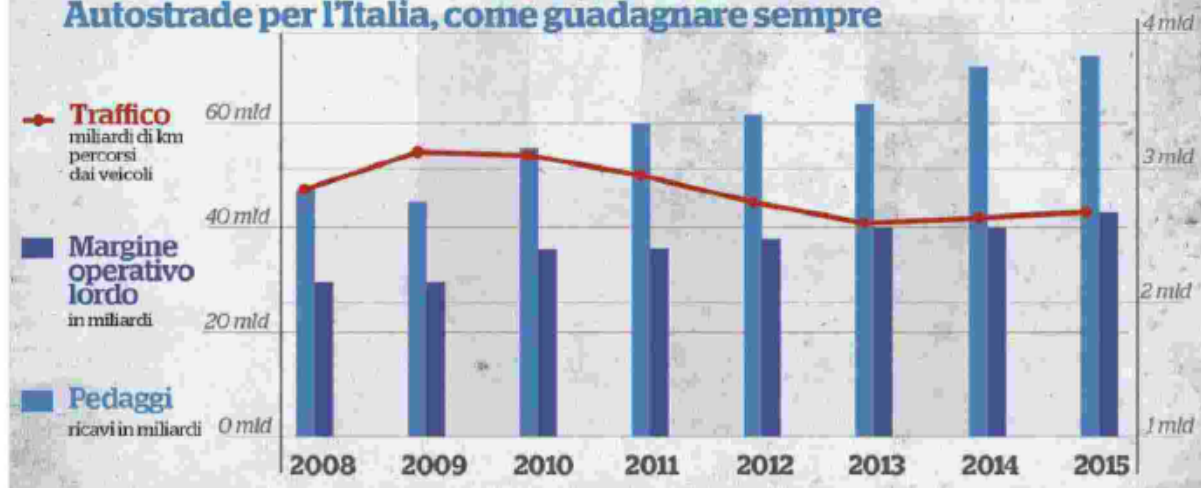
@giorgioleletti  
© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Azionisti felici

Grandi risparmi:  
la spesa per  
materie prime  
(manutenzione)  
passata da 444  
a 166 milioni

## Autostrade per l'Italia, come guadagnare sempre



### Rete, bottino senza fine

Mentre il traffico diminuiva (lato sinistro), la redditività e i ricavi sono aumentati (lato destro)