

«Atlantia al via sull'auto elettrica Nel mirino il Charles De Gaulle»

INTERVISTA

GIOVANNI CASTELLUCCI

Avanti tutta con Abertis: governance confermata e ora focus sulle concessioni

Il dialogo con il governo è migliorato: il dialogo è basato sul rispetto

di **Alessandro Plateroti**

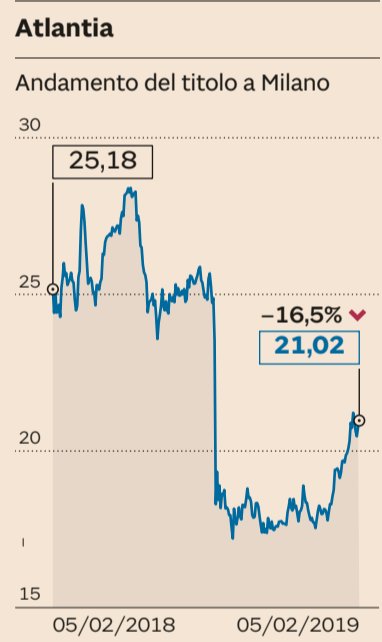
Sfida in Francia ai colossi nazionali per la gestione dell'aeroporto Charles De Gaulle. Alleanza con il magnate Ambani (gruppo Reliance) per le prossime concessioni aeroportuali in India. Sbarco in Australia nel mercato delle concessioni infrastrutturali e forte accelerazione dello sviluppo in Europa - soprattutto in Spagna e in Germania - nel business del tele-rilevamento dei pedaggi autostradali per auto e veicoli commerciali. E poi l'Italia: la realizzazione di un network di impianti di ricarica veloce delle batterie delle auto elettriche sulla rete autostradale italiana gestita da Aspi è già all'esame del ministero delle Infrastrutture e dopo la firma di Toninelli si apriranno i cantieri nelle aree di servizio.

L'emergenza del Ponte Morandi non è finita per Atlantia, ma dopo cinque mesi di scontri con il Governo e di inchieste giudiziarie sulle responsabilità della tragedia di Genova, guardare avanti è tornata la priorità del colosso infrastrutturale guidato da Giovanni Castellucci e controllato dalla famiglia Benetton. Restare fermi o aspettare i tempi della giustizia non è un'opzione per aziende di dimensioni globali come Atlantia, non solo sotto il profilo industriale ma anche finanziario: «Crescere profittevolmente è per noi l'imperativo - spiega Castellucci al Sole24Ore - e abbiamo responsabilità sia con i soci di controllo che con l'intero mercato finanziario: la tragedia di Genova e le minacce di revoca della concessione hanno inciso profondamente sul valore del titolo e delle obbligazioni. Ma questo non ci deve far abbandonare i piani di espansione e di-

versificazione del portafoglio. Che è la migliore garanzia per mantenere la solidità del gruppo e la capacità di remunerare il mercato». Quello che apprezza il mercato è la graduale distensione dei rapporti con il governo, come appare dagli atti dell'esecutivo al di là delle dichiarazioni pubbliche. «Le ultime interlocuzioni - spiega il manager - sia per quanto riguarda gli interventi di calmieramento delle tariffe che per la procedura di accertamento dell'eventuale (e da noi non condiviso) inadempimento si sono basate sulle regole contrattuali che regolano il nostro rapporto con il concedente. È stato un passo importante per tutti: Atlantia ha rinunciato agli aumenti tariffari previsti per gennaio 2019 ed è disponibile a continuare a cooperare su questo terreno con il Governo. Anche sul tema delle opere che possono partire e che attendono una ultima autorizzazione. Noi siamo pronti a mantenere gli impegni di investimento sulle autostrade italiane: ci sono 10 miliardi di euro di lavori che sono pronti a partire, come per esempio il piano di costruzione delle nuove gallerie della Gronda a Genova, che vale da solo 4,5 miliardi e per la quale gli espropri sono già stati da noi fatti. Manca solo l'ok del governo per aprire definitivamente i cantieri».

Ingegner Castellucci, quali sono le vostre priorità operative per il 2019, oltre naturalmente alla gestione del caso-Genova?

La tragedia di Genova e la gestione della emergenza successiva ha



assorbito, come era giusto che fosse, fino ad oggi tutte le nostre energie ed attenzione. Ma ora che sono state impostate la ricostruzione e la collaborazione con il commissario, se pur con qualche divergenza ancora non completamente risolta, possiamo pensare anche al futuro.

Il più importante dossier riguarda l'integrazione con Abertis e le sinergie attivabili con la collaborazione con il gruppo spagnolo Acs di Florentino Peres?

L'opa fatta in Spagna su Abertis attraverso Hochtief ha portato alla nascita di un gruppo unico nel settore delle infrastrutture, una realtà che unisce le competenze industriali di Atlantia con quelle finanziarie di Abertis. Per creare il più grande gruppo al mondo di concessioni nei trasporti. Alleato insieme al più grande gruppo di costruzioni del mondo occidentale: ACS-Hochtief. La dimensione globale ci aprirà sicuramente opportunità e prospettive alle quali Atlantia da sola non avrebbe potuto accedere. Ho illustrato pochi giorni fa la nostra azienda ed il nostro progetto al ministro delle Infrastrutture spagnolo Abalos. E la scadenza della maggior parte delle concessioni in Spagna nel prossimo decennio apre le porte a grandi opportunità per chi saprà competere con regole del gioco che sicuramente cambieranno. Mettendo al centro del sistema le tecnologie di gestione e di pedaggio. Il tutto all'insegna della continuità: nessun cambiamento al vertice di Abertis, che resta guidata dall'amministratore delegato in carica e da un presidente indicato da Acs. È stata una scelta di rispetto nei confronti del management di un grande gruppo.

È vero che l'operazione Abertis è nata anche per il rischio di un take over ostile di Atlantia? Chi ha risorse per poter crescere e non le impiega al meglio e profittevolmente è destinato inevitabilmente, in un mercato globale come il nostro, ad essere target di scalate ostili. Ma ora il tema penso non sia più attuale.

Per quanto riguarda gli aeroporti?

Dopo aver vinto la gara per la privatizzazione del secondo polo aeroportuale francese, quello della Costa Azzurra, seguiamo da vicino i progetti del governo



Atlantia. Giovanni Castellucci, ceo del gruppo dal 2006

francese di privatizzazione dell'aeroporto Charles De Gaulle. Ma è un progetto molto complesso con tempi non preventivabili. E in India abbiamo un progetto con il gruppo del finanziere Ambani. In generale, puntiamo su tutti i mercati più promettenti per il nostro know how nelle gestioni infrastrutturali, dagli Usa all'Australia, dall'India alla Francia e alla Germania. Ma voglio essere chiaro su un punto: fin dalla privatizzazione, Atlantia ha investito gran parte delle sue risorse sull'Italia, modernizzando la rete autostradale, dotandola di nuove tecnologie all'avanguardia nel mondo come il telepass, oltre naturalmente agli investimenti sulla qualità e la sicurezza della rete autostradale. E su questa strada vogliamo investire ancora.

A che punto siete con i progetti delle stazioni di ricarica dell'auto elettrica sulla rete autostradale? Siamo pronti a partire: manca solo l'autorizzazione del ministero per passare alla fase operativa. Ma

non c'è nessun ritardo. Semplice-mente glielo abbiamo appena illustrato. Realizzeremo stazioni di rifornimento elettrico di potenza superiore ai 350 kilowatt in oltre 60 stazioni di servizio: in 20-30 minuti, il tempo di un panino e un caffè, si potrà ripartire a piena potenza. Abbiamo insomma deciso di studiare un investimento che anticipa il mercato.

Qual è la nuova frontiera di Atlantia?

Sono sicuramente le autostrade urbane. Oggi ogni realtà metropolitana si trova ad affrontare il problema del congestionamento delle grandi vie extraurbane di collegamento alle città: in molti paesi si è scelto di introdurre sistemi di pedaggio che hanno dato grandi risultati. Non solo finanziari, ma soprattutto di viabilità. Santiago del Cile, metropoli molto avanzata da oltre 7 milioni di abitanti è la città dove abbiamo potuto mettere a frutto tutte le nostre competenze industriali. Ed è un modello nel mondo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Abbigliamento da bici con multipli da lusso

La nuova frontiera del wellness abbinato al fashion è la bici da corsa. A dirlo non sono solo i sempre più numerosi manager che scelgono di soffiare in sella (sempre vestiti all'ultima moda) la domenica mattina, ma anche i multipli delle ultime operazioni nel settore. Due anni fa Pinarello è passata a L. Catterton a circa 9 volte l'Ebitda. Oggi - secondo Radiocor - verrà formalizzata la cessione del 40% dell'abbigliamento Castelli dalla famiglia Cremonese a Equinox. Il prezzo: 90 milioni subito e un'altra componente variabile, che verrà corrisposta all'exit del fondo, sempre ai Cremonese. In tutto si può desumere una valorizzazione della società ben sopra i 200 milioni, con un multiplo sull'Ebitda che si avvicina a quelli della più recente M&A del lusso, peraltro per una minoranza (seppur qualificata). In realtà, a passare di mano è Manifattura Valcismon, assistita sul dossier da Alantra, Nctm e PwC, che con Castelli (considerato tra i top per l'abbigliamento da bici) ha ben valorizzato un portafoglio di marchi sportivi comprendente anche Sportful e Karpos. Ma la sostanza non cambia: ormai anche una divisa Castelli o una bici Pinarello o Colnago sono a tutti gli effetti simboli del fashion. (Ch.C.)

Amore tra colleghi? Se non lo dici ti licenzio

Bob Elliott, capo della ricerca sul reddito fisso dell'hedge fund Bridgewater, è stato licenziato in tronco dopo 13 anni di onorato servizio. Lo ha comunicato lui stesso sul suo profilo LinkedIn senza fornire spiegazioni. Secondo indiscrezioni raccolte dall'agenzia Bloomberg alla base di tutto ci sarebbe una relazione intrattenuta dal manager con una collega, in forza al fondo da tre anni, anch'essa licenziata. A quanto pare Elliott non avrebbe comunicato adeguatamente la cosa ai suoi superiori violando in tal modo la rigidissima policy aziendale. E in particolare il più importante dei 200 principi a cui è ispirata: quello della «trasparenza radicale» che impone, di fatto, ai dipendenti di non avere segreti riguardo la vita dentro l'azienda. Per quanto riguarda le relazioni tra colleghi non c'è quindi un esplicito divieto ad intrattenere un patto che vengano comunicate per evitare conflitti di interesse. Quale conflitto di interesse ci fosse nel caso specifico non è chiaro dato che la donna non rispondeva direttamente ad Elliott ma dal fondo del finanziere Ray Dalio (noto per aver fatto una grossa scommessa al ribasso sulle Borse europee nel 2018) non sono arrivate delucidazioni a riguardo. (A.F.D.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Germania Air resta a terra è il quarto vettore tedesco

Un'altra compagnia aerea tedesca dichiara il fallimento. Dopo Air Berlin nell'ottobre 2017 a restare a terra questa volta è Germania Airlines, quarto vettore del paese che ieri ha dichiarato bancarotta e cancellato tutti i voli dopo essere svanito l'ultimo tentativo di salvataggio. La compagnia con 30 aerei, trasportava oltre 4 milioni di passeggeri l'anno in voli a corto e medio raggio. Tra le cause «il massiccio incremento del prezzo del carburante e il calo dell'euro nei confronti del dollaro» ha specificato la compagnia. Con sede a Berlino aveva circa mille dipendenti e 37 aerei. Con una forte presenza soprattutto nei piccoli aeroporti tedeschi è, dopo Lufthansa Condor e Tuifly, la quarta compagnia del Paese. Vettore leisure con oltre 60 destinazioni in Europa (Spagna, Grecia e Turchia), in Nord Africa e in Medio Oriente. Le difficoltà economiche erano note da gennaio, mese in cui si erano registrati ritardi nel versamento degli stipendi. Non solo le compagnie tedesche sono rimaste a terra. Anche l'inglese Monarch ha subito la stessa sorte mentre per Alitalia si attende la fine dell'amministrazione straordinaria quando arriveranno i soci industriali. (Ma.Mo.)

MERCATI

NUOVO BTP TRENTENNALE IN ARRIVO (NON IN ASTA)

di **Morya Longo**

Dopo il successo del Btp a 15 anni, che ha incontrato una domanda record da 35 miliardi di euro, il ministero dell'Economia ci riprova: collocherà tramite un sindacato di banche un nuovo Btp trentennale. Ieri Via XX Settembre ha annunciato di aver affidato a Banca Imi, Bnp Paribas, Crédit Agricole, Deutsche Bank e Goldman Sachs il mandato per il collocamento. Anche questo titolo sarà insomma collocato agli investitori non tramite il tradizionale meccanismo di asta, ma con l'aiuto di un gruppo di banche. Capita che il Tesoro (non solo in Italia) ricorra a questo metodo alternativo di collocamento. Solitamente lo fa quando deve emettere titoli nuovi (questo è un nuovo benchmark, con scadenza nel settembre del 2049) e particolarmente lunghi. Il collocamento tramite un sindacato di banche permette infatti di arrivare più facilmente agli investitori internazionali, rendendo più semplice il collocamento di titoli che per novità e durata potrebbero essere meno semplici da vendere in asta. Così, sfruttando la buona fase del mercato, il Tesoro si spinge fino alla scadenza trentennale. L'emissione avverrà «nel prossimo futuro», si legge in una nota.



DOMANDA PER I BTP A 15 ANNI
L'emissione di Btp a 15 anni ha raccolto 35 miliardi di ordini

investitori internazionali, rendendo più semplice il collocamento di titoli che per novità e durata potrebbero essere meno semplici da vendere in asta. Così, sfruttando la buona fase del mercato, il Tesoro si spinge fino alla scadenza trentennale. L'emissione avverrà «nel prossimo futuro», si legge in una nota.

—Mo.D.
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Moby al rimborso di rata da 50 milioni alle banche

RIASSETTI

Il bond sotto l'esame di 5 fondi: York, Pillarstone Och-Ziff, Oaktree e Apollo

di **Carlo Festa**
MILANO

Il gruppo dei traghetti Moby procede verso una data importante nel suo cammino per rientrare sull'esposizione debitoria: entro il prossimo 11 febbraio dovrà infatti rimborsare una rata da 50 milioni di euro di finanziamento bancario, facendo passare quindi la sua esposizione verso un pool di banche

guidate da Unicredit da 210 a 160 milioni di euro.

Secondo le indiscrezioni, il pagamento dovrebbe essere rispettato. Il rimborso della rata avviene proprio nel momento in cui resta sotto l'esame attento dei bondholders l'obbligazione da 300 milioni di euro con scadenza 2023 e interessi al 7,75%.

Del resto, le agenzie di rating hanno messo da tempo sotto osservazione il gruppo posseduto dalla famiglia di armatori napoletani Onorato. S&P ha tagliato nello scorso ottobre il rating da B a CCC+ per la possibilità che la struttura del capitale sia insostenibile.

Secondo Standard&Poor's, Moby «corre il rischio» di non rispettare i covenant (cioè i parametri finanziaria-

ri) se non adotta «tempestive» contromisure. Anche Moody's esprime da tempo perplessità sulla compagnia dei traghetti, che opera in un settore molto competitivo.

I riflettori sono anche sul bond e sulle manovre di possibili investitori, interessati a comprare l'emissione a prezzi di super saldo acquistandolo sul mercato secondario. Secondo il prospetto pubblicato sul sito della Borsa del Lussemburgo, il rimborso dell'obbligazione ha la precedenza su tutti gli altri debiti, anche quelli statali: a garanzia del bond c'è così il valore della flotta di Moby, quantificabile in circa un miliardo di euro.

Nell'ultimo periodo, si sono così infittite le indiscrezioni e le spe-

culazioni che la società, contattata dal Sole 24 Ore, non ha confermato. Proprio diversi obbligazionisti, secondo i rumors, avrebbero contattato uno studio legale per organizzarsi in un comitato in vista delle scadenze e per interagire con la società.

Nel frattempo, l'obbligazione (che attualmente quota meno della metà del valore nominale) è stata messa sotto osservazione da parte di alcuni fondi opportunistici: fra i nomi che circolano ci sono infatti quelli di York Capital, Pillarstone, Och-Ziff Capital Management, Apollo, Taconic Capital e Oaktree. Proprio Moby, per tenere sotto monitoraggio la situazione finanziaria, avrebbe così incaricato infor-

malmente due advisor: Goldman Sachs e PwC.

C'è poi la vicenda Tirrenia. L'azionista Onorato deve infatti ancora pagare 180 milioni allo Stato per l'acquisto della compagnia, vicenda per la quale è finito più volte recentemente sotto attacco da parte dell'ex-presidente della Regione Sardegna, Mauro Pili.

Nel piano 2018-2023, predisposto dal gruppo controllato da Vincenzo Onorato, è previsto che Moby venga fusa dentro Compagnia Italiana di Navigazione (Cin), ma al momento c'è un'opposizione pendente al Tribunale di Milano da parte di Tirrenia Navigazione in amministrazione straordinaria.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Accordo tra Tenaris e Severstal: joint venture in Siberia

OIL & GAS

Per il nuovo impianto investimento di 240 milioni di dollari e due anni di lavori

Accordo tra Tenaris e Severstal in Siberia. I due gruppi hanno annunciato ieri l'intesa per dar vita a una joint venture per la costruzione di un impianto per la produzione di tubi saldati nella regione di Surgut nella Siberia occidentale. Nel detta-

glio, il gruppo russo controllerà la maggioranza del capitale della joint venture con una quota del 51%, mentre a Tenaris andrà il restante 49 per cento.

Ora l'avvio del progetto è condizionato all'ottenimento dell'approvazione delle autorità competenti, ma se tutto dovesse andare liscio il nuovo impianto, che richiederà un investimento di 240 milioni di dollari e due anni di lavori, avrà una capacità massima a regime di 300.000 tonnellate.

«Siamo molto soddisfatti di sigla-

re oggi questa partnership con Severstal - ha dichiarato il presidente e ceo di Tenaris, Paolo Rocca - Attraverso l'unione dei nostri elementi di forza e il nostro impegno nella ricerca dell'eccellenza, crediamo di poter supportare l'industria oil & gas dell'area russa con un'alternativa di alto livello e molto competitiva per prodotti e servizi Octg di alta qualità.

Come in tutte le nostre operazioni a livello globale, cerchiamo di fornire soluzioni in grado di rendere le attività dei nostri clienti più efficienti e attente ai costi». Sul fronte indu-

striale il presidente di Severstal, Alexey Mordashov, ha sottolineato: «La produzione sarà situata in prossimità di grandi compagnie di petrolio e gas, il che assicurerà alla joint venture efficienze sui costi sia per noi sia per i nostri clienti».

L'impianto arriverà in produzione nel 2021, ma a piena capacità solo entro il 2024. «Abbiamo bisogno di tempo per raggiungere il livello di qualità richiesto e per costruire le relazioni con i clienti. Allo stesso tempo, però, cercheremo di fare il tutto il più velocemente possibile» sotto-

linea Mordashov. Una volta arrivato a regime l'impianto sarà in grado di coprire il 15-20% del Oil Country Tubular Goods (OCTG) russo.

A Piazza Affari ieri il titolo Tenaris ha chiuso le contrattazioni a quota 11,185 con un progresso dell'1,36%, mentre portando il saldo dell'ultimo mese in positivo del 13,44%. Mentre nell'ultimo anno le azioni hanno lasciato sul terreno il 18,65 per cento. Il titolo Severstal, invece, aveva chiuso la seduta invariato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA