

Via alla fusione di Gemina in Atlantia nasce il leader di autostrade e aeroporti

I cda hanno approvato un concambio azionario di 1 a 9



LUCA PAGNI

MILANO — Si dice sempre che il limite più grande delle aziende italiane risiede nelle dimensioni ridotte rispetto ai concorrenti europei e internazionali. Basterebbe questo per spiegare l'operazione che ha portato alla fusione di Gemina in Atlantia, approvata ieri dai rispettivi consigli di amministrazione. Di fatto, la storica holding che a suo tempo è stato uno dei salotti buoni della finanza italiana e che ora controlla l'aeroporto di Fiumicino si fonde con il primo concessionario autostradale. Operazione decisa dal socio di controllo di entrambe le aziende, la famiglia Benetton.

A cosa serve l'operazione, quindi? Per fare massa critica: il nuovo gruppo cui rimarrà il nome Atlantia è quotato a Piazza Affari, potrà contare su 5 mila chilo-

metri di autostrade gestite (di cui 3 mila in Italia) e su 41 milioni di passeggeri del Leonardo Da Vinci. Strano mettere insieme autostrade e aeroporti? Nella nuova Atlantia non la pensano così. Per due motivi. Il primo ruota attorno a Fiumicino: dopo aver incassato l'aumento delle tariffe aeroportuali dal governo Monti, è stato dato il via al piano di ammodernamento dello scalo che punta al raddoppio dei passeggeri e che impegnerà la società per i prossimi 30 anni. Poter contare sul know how dei manager e dei tecnici di Atlantia nella gestione delle opere che saranno messe a gara dovrebbe semplificare le cose.

Ma non solo. Secondo gli addetti ai lavori, è questo il modello che si sta imponendo anche all'estero. Per cui potrebbe essere più facile per Atlantia partecipare al-

le competizioni internazionali per le opere infrastrutturali nel campo dei trasporti, in particolare nel Sud America dove Atlantia è già presente. Le due società messe insieme avranno meno difficoltà a finanziarsi: solo per Fiumicino il piano di rilancio prevede investimenti per 2,5 miliardi in dieci anni.

Fino a qui la parte industriale. Ci sono poi da raccontare le scelte finanziarie. Si parte ovviamente dalle technicalità della fusione. Si tratta di una operazione carta contro carta: il concambio prevede l'assegnazione di 1 azione Atlantia ogni nove azioni Gemina. Contrariamente a quanto era stato ipotizzato qualche mese fa, il concambio è diventato un po' più favorevole ai soci Gemina, quando si parlava di un rapporto 1 a 11-12 volte. È stato proprio l'aumento delle tariffe aeroportuali a far cambiare i numeri del-

l'operazione, visti i maggiori incassi garantiti a Gemina per i prossimi anni.

Ieri sono stati approvati anche i bilanci della due società. Gemina ha chiuso il 2012 in utile per 193,7 milioni, in crescita dal rosso di 14,7 milioni del 2011 e ricavi in flessione del 3,8% a 561,5 milioni. La controllata ADR (dove sono stati riconfermati come presidente e ad Fabrizio Palenzona e Lorenzo Lo Presti) ha avuto un calo dei passeggeri del 2,2%: a pesare, la «sfavorevole congiuntura economica», ma anche la performance di Alitalia (-4,6% passeggeri). Per Atlantia utile in calo del 10,1% a 808 milioni e ricavi in aumento del 3,4% a 4,034 miliardi. Il traffico sulla rete di Autostrade per l'Italia e delle concessionarie italiane controllate ha subito una flessione del 7,5%. Anche in questo caso per il peso della crisi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Il 30 aprile e
il 15 maggio
le assemblee
per l'ok finale
all'operazione**



41,6 milioni

I PASSEGGERI

Nel 2011 Fiumicino ha visto calare il numero di passeggeri del 2,2% a causa della crisi e della performance di Alitalia



5 mila km

LE CONCESSIONI

Atlantia gestisce 3 mila chilometri di autostrade a pedaggio in Italia e 2 mila chilometri all'estero



2,5 miliardi

L'INVESTIMENTO

Il piano di rilancio di Fiumicino prevede opere per 2,5 miliardi solo per il prossimo decennio