

Infrastrutture L'amministratore delegato: «Le nostre tariffe sono fra le più basse al mondo»

«Autostrade investirà 20 miliardi»

Castellucci: le risorse ci sono. Al Paese serve un rating stabile

ROMA — Ingegnere Castellucci, l'Italia è stata appena declassata. Quali rischi corre un'azienda, quella che lei guida, come Autostrade per l'Italia (Aspi)?

«Il declassamento è stato la presa d'atto di quello che il mercato aveva già sancito con la crescita degli spread. Con uno spread così elevato tutti i settori ad altissimo impiego di capitale, come le infrastrutture, vanno in difficoltà. Noi molto meno, perché non ci avvaliamo più da anni del sistema bancario per finanziarci ma emettiamo direttamente corporate bonds rivolti a grandi investitori istituzionali internazionali».

Sembra tranquillo...

«A breve. Ma in futuro il problema c'è: è legato alla lentezza con cui l'Europa sta affrontando il problema del finanziamento del debito sovrano».

Come si finanzia il settore delle infrastrutture?

«Molti progetti hanno già grosse difficoltà a farlo sul mercato bancario. Se ci dovessero essere massicci downgrading successivi diventerebbe più complicato. Per tutti».

Di quale livello di risorse può disporre Aspi?

«Ampiamente sufficienti. Per finanziare il nostro piano di investimenti non avremo bisogno di acquisirne di nuove per

oltre due anni. Ed è un piano più impegnativo di quello di Abertis e Vinci messi insieme».

Qualcuno direbbe che tutta questa serenità può averla solo un monopolista...

«Che siamo monopolisti è un fatto. Ed è per questo che le tariffe sono regolate. Ma sono le più basse al mondo. Grazie alle efficienze introdotte dopo la privatizzazione investiamo 20 miliardi».

Distribuite il dividendo?

«Per chi vuol restare sul mercato la distribuzione del dividendo non è un optional. Peraltro è in linea con quello delle aziende di Stato nel settore delle utilities».

Torniamo al Paese. Come giudica il governo Monti fin qui?

«Ci ha ridato credibilità internazionale e ha sancito una tregua interna. Le sfide rimangono enormi e riguardano la competitività del lavoro e il peso dello Stato sul Pil. Sono convinto che il governo andrà avanti con la necessaria decisione».

Che le pare della riforma del lavoro?

«Per ridare competitività è necessario ridurre la tassazione sul lavoro spostandola su ricchezza e consumi».

I «project bond» decolleranno?

«Il governo ha opportuna-

mente eliminato gli svantaggi di tipo fiscale che li rendevano meno convenienti rispetto ad altri investimenti. Ma senza una riduzione del rischio sovrano i benefici rischiano di essere limitati nel breve».

E il decreto sviluppo porterà crescita?

«Sì, ma servono riduzioni del peso dello Stato e della pressione fiscale totale. Le teorie keynesiane basate sulla spesa come strumento di crescita non sono più praticabili».

Non mi dica che anche secondo lei gli investimenti in infrastrutture non danno crescita...

«Non tutte le infrastrutture creano sviluppo, alcune solo nuovo debito. Bisogna puntare su quelle che migliorano la competitività del sistema. Oggi con la crescita del terziario e del turismo la produzione è concentrata nelle grandi città. È lì che bisogna potenziare metropolitane, circonvallazioni, parcheggi e quel che serve al turismo. Pensare che Roma e Firenze abbiano una un aeroporto ormai saturo e l'altra una pista-giocattolo è assurdo».

Sono finanziabili le infrastrutture che lei promuove?

«Dove c'è aggregazione di popolazione, c'è domanda di mobilità che potrebbe essere soddisfatta con risorse private. Ma bi-

sogna abbattere un tabù. Come ha fatto il Cile, che si è dotato di 150 chilometri di autostrada urbana a pagamento nel centro della capitale».

Cosa pensa dell'Area C di Milano?

«Si tassa un'area più pregiata e non una nuova infrastruttura. È una scelta politica differente».

A proposito di tariffe, questo governo non ci ha messo mano.

«Sì ma il ballon d'essai, durato un giorno, del loro blocco rimarrà nella testa degli investitori per anni. Sul rispetto dei contratti in Italia, a partire dal 2006, abbiamo perso molti punti».

In questi tempi difficili Aspi corre il rischio di non essere più italiana?

«Chiunque può comprare sul mercato quote della nostra azienda. Il nostro azionariato è da sempre molto internazionale. E lo stesso vale per l'acquisto dei bond per i quali la quota di sottoscrittori italiana è minore del 10%. Insomma il denaro che finanzia le nostre infrastrutture viene dall'estero. Ma il nocciolo di controllo di questa azienda è stabile, con imprenditori che hanno obiettivi di lungo termine e visione industriale, come la famiglia Benetton».

Antonella Baccaro

© RIPRODUZIONE RISERVATA

”

Le grandi opere possono essere finanziate con risorse private se c'è richiesta di mobilità

”

Anche solo accennare al blocco delle tariffe può scoraggiare per anni gli investitori

La concessionaria



Fonte: Borsa Italiana, Autostrade per l'Italia

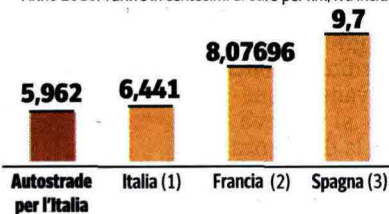
Gli investimenti

	Atlantia (Italia)	Abertis (Spagna)	Vinci (Francia)
Milioni di euro	2011 pro forma (1)	2011 pro forma (2)	2011A (3)
Investimenti	1.509	284	1.017
Totale ricavi	4.389	4.298	4.409

- (1) Il pro forma comprende il consolidamento integrale del Gruppo Costanera e di Atlantia Bertin Concessões SA
- (2) Dati relativi al comparto autostradale di Abertis, compresa OHL Brazil
- (3) Dati relativi a Vinci Autoroutes (Asf, Cofiroute Escota e Arcour)

Tariffe medie per vettura

Anno 2010. Tariffe in centesimi di euro per km, Iva inclusa



- (1) Elaborazione Autostrade per l'Italia su dati società concessionarie e Aiscat
- (2) Dato stimato Asfa
- (3) Aseta

D'ARCO



Giovanni Castellucci

