

Le nazioni in cui è presente il gruppo Atlantia che fa capo alla famiglia Benetton

14.000

Chilometri di autostrade a pedaggio gestiti dall'azienda

3.255

Chilometri di autostrade gestiti dal gruppo in Italia



31.000

Sono i dipendenti che lavorano nel gruppo Atlantia a livello globale

11,3

In miliardi di euro i ricavi realizzati in un anno dal gruppo

60

In milioni, i passeggeri transitati in un anno nei 5 aeroporti gestiti in Europa

6,4

In milioni, i clienti del sistema di pagamento elettronico Telepass

Il congedo del manager: «Ho chiesto io di lasciare»

► La decisione di abbandonare la guida «è stata presa nell'interesse del gruppo»
► Toccherà al successore sciogliere il nodo delle concessioni e della "revoca parziale"

IL PERSONAGGIO

ROMA Ieri mattina aveva confidato ai suoi: «Quella di oggi sarà una giornata complessa». Nulla di più. Davanti a sé aveva un cda nel quale avrebbe annunciato una decisione importante dopo il confronto con gli azionisti, la famiglia Benetton, i fondi esteri: il congedo. Dopo 18 anni alla guida e una montagna di utili portati nelle casse prima di Autostrade e poi di Atlantia, Giovanni Castellucci non ha tradito alcuna emozione, annunciando il passo indietro dal gruppo che ha contribuito a far crescere, ad internazionalizzare. Fedele a se stesso, a un comportamento imperturbabile. «Ho chiesto io di lasciare la guida, ho chiesto io di convocare il cda. E comunque lascio nell'interesse di tutti», ha detto ai suoi. Perché, fanno capire i suoi più stretti collaboratori, in fondo non tutti tra gli azionisti di controllo erano poi convinti della necessità di voltare pagina. Qualche consigliere avrebbe infatti accettato con fatica le dimissioni, pensando soprattutto al futuro, a quale manager affidare un nuovo ciclo. E a come rapportarsi con il mondo della politica, degli estigenti investitori istituzionali.

Eppure Castellucci si era già fatto da parte subito dopo la caduta del Ponte di Genova, ma la famiglia Benetton gli aveva confermato la fiducia, invitandolo a rimanere. Poi con le nuove intercettazioni e i report "edulcorati" sui controlli dei ponti, la situazione è precipitata. Non è servita a nulla la scelta di vara-

re «l'Operazione trasparenza», voluta proprio dal top manager, su viadotti e infrastrutture del gruppo. Non è servito a nulla far notare che Autostrade gestisce quasi 2 mila viadotti e che è impossibile che il vertice conosca nel dettaglio ogni singola situazione. Partecipando ai funerali delle vittime del Morandi, sconsigliato da molti, Castellucci si è preso le sue responsabilità. Confidando, come ha ripetuto più volte, nelle indagini della magistratura, e nel verdetto dei giudici. E ribadendo che la «scelta di dimettersi era fatta nell'interesse dell'azienda».

IL PERCORSO

Aveva messo la faccia, Castellucci, anche sul rilancio di Fiumicino. Portando lo scalo ro-



Giovanni Castellucci

mano da "Cenerentola" degli aeroporti europei a primo della classe nel mondo. Una cura intensiva a base di efficienza, innovazione e attenzione massima alla qualità. L'altra operazione, certamente la più rilevante, è la trasformazione del gruppo nel leader mondiale nelle concessioni di infrastrutture di trasporto. Con il matrimonio portato a termine con il colosso Iberico Abertis (un'Op da 18 miliardi) il manager aveva messo insieme competenze, capitali e tecnologie di Italia e Spagna, instaurando un rapporto privilegiato con Florentino Perez.

I RISULTATI

«La crescita al di fuori dei confini per competere con successo sui mercati globali - aveva spie-

La strategia

La scalata del colosso internazionale

Dalle autostrade agli aeroporti con un dna sempre più internazionale. Tappa dopo tappa, Atlantia è diventata un leader globale nelle infrastrutture. A guidarne la crescita, dal 2006 ad oggi sempre Giovanni Castellucci. Un gruppo che gestisce 14.000 chilometri di autostrade a pedaggio, gli aeroporti di Fiumicino e

Ciampino in Italia e i tre scali di Nizza, Cannes-Mandelieu e Saint Tropez in Francia con oltre 60 milioni di passeggeri complessivi l'anno, con 32.000 dipendenti complessivi. Nell'aprile 2006 Castellucci, marchigiano classe 1959, già ad di Autostrade per l'Italia assume anche il ruolo di ad del Gruppo Autostrade, che si trasforma in

Atlantia. Un gruppo che come punto di riferimento ha la francese Vinci e la spagnola Abertis. Oggi Atlantia gestisce, oltre a 3000 chilometri di rete autostradale in Italia, oltre 2.000 km di autostrade a pedaggio in Brasile, Cile, India e Polonia. Oltre ad ADR, agli scali della Costa Azzurra e al 15,49% di Eurotunnel acquistato nel 2018.

gato ad ottobre del 2018 - è stata da sempre la visione di Gilberto e di tutta la famiglia Benetton». Una trasformazione riuscita che ha portato Atlantia, grazie alla collaborazione con Hochtief e Acs, a cambiare pelle. Per diventare un leader delle costruzioni nel mondo occidentale con posizioni dominanti nei mercati di Australia, Usa, Canada e Germania. Con ricavi complessivi superiori agli 11 miliardi e un Ebitda di 7,1 miliardi con 32.000 dipendenti complessivi. Risultati concreti offuscati dal dramma di Genova, dai report insabbiati. Ora lascia in eredità al successore la chiusura della partita Alitalia e quella, forse più complessa, della concessione autostradale.

Sulla prima l'esecutivo rosso giallo ha già fatto capire, secondo quanto trapela dal Mise, che un cambio di interlocutore in questa delicata fase della trattativa non agevola il decollo dell'operazione. Anche perché il manager di Senigallia stava trattando con gli americani di Delta per spuntare il massimo dalle nozze. Sulla seconda partita, il pallino è in mano al governo che punta a una mini revoca della concessione limitata all'area di Genova. Castellucci, come sanno bene i collaboratori, non sarebbe stato d'accordo, ma della questione d'ora in avanti non dovrà più occuparsi.

Umberto Mancini

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**ALCUNI CONSIGLIERI
AVREBBERO ACCETTATO
LE DIMISSIONI
CON PREOCCUPAZIONE
PER IL NEGOZIATO SULLA
COMPAGNIA AEREA**

**CON L'OPERAZIONE
ABERTIS HA CONTRIBUTITO
A CREARE UN LEADER
MONDIALE NEL SETTORE
DELLE INFRASTRUTTURE
AUTOSTRADALI**

«auspicabilmente entro il 31 ottobre», 15 giorni dopo il periodo di negoziato in esclusiva e la firma delle carte contrattuali conseguenti alla presentazione dell'offerta vincolante integrata entro il 15 del prossimo mese. Si diceva della carenza di cassa. Secondo fonti vicine al ministero di via Veneto, a fine settembre sul conto corrente della compagnia potrebbero restare ancora 260 milioni del famoso prestito da 900 milioni, ma nel computo rientrano i circa 100 milioni di deposito cauzionale presso la Iata come garanzia sulla vendita dei biglietti ai passeggeri. Nella missiva con la quale Patuanelli ha concesso la proroga "accorciata", il ministro ha piantato alcuni paletti. Firma dell'accordo a fine ottobre a condizione che Fs mantenga ferma e irrevocabile l'offerta sino al 30 novembre e impegno delle Ferrovie a consegnare ai commissari straordinari la documentazione che certifichi l'estensione da parte della banca agente (Unicredit) della garanzia fidejussoria a prima richiesta di 27,5 milioni fino al 15 dicembre.

Intanto oggi pomeriggio al Mise è in programma l'incontro tra Patuanelli e i rappresen-

tanti delle organizzazioni sindacali alla presenza dei commissari. «La situazione di Alitalia è sempre più critica. A causa di gravi problemi sul fronte della manutenzione, nei prossimi giorni sono già state programmate delle anomale cancellazioni di voli di lungo raggio», è la denuncia della Fnta, la federazione cui aderiscono Anpac, Anpav e Anp. «Le dichiarazioni di alcune sigle sindacali in merito alla manutenzione Alitalia sono false ed estremamente gravi. La compagnia ribadisce con fermezza che la sicurezza dei propri aerei non è mai stata messa in discussione e gli investimenti sulla manutenzione sono sempre stati una priorità imprescindibile». Così Alitalia ha risposto a stretto giro di nota alle accuse della Fnta. «Durante il periodo dell'amministrazione straordinaria gli investimenti per manutenzione e componenti sono cresciuti costantemente e anche quest'anno, come negli anni precedenti, Alitalia registra una affidabilità tecnica superiore alla media mondiale, secondo i dati forniti dai costruttori di aerei», ha concluso Alitalia.

r. dim.

© RIPRODUZIONE RISERVATA