

L'acquisizione Tempi lunghi per la trattativa tra Gamberale e la società inglese Baa «Capodichino, una scommessa duratura»

La scheda

Il primo scalo privatizzato in Italia

<p>Quello di Capodichino è il secondo aeroporto del Sud per numero di passeggeri complessivi (5,6 milioni nel 2008) dopo quello di</p>	<p>Catania-Fontanarossa. Si trova a circa 6 chilometri dal centro, a ridosso di una zona fortemente abitata. È stato il primo aeroporto italiano a essere privatizzato ed</p>	<p>è gestito dalla Gesac, una società controllata dalla britannica Baa (British authority airport), che gestisce anche gli aeroporti di Londra.</p>
--	---	---

Il Fondo infrastrutture fa rotta su Napoli: entriamo per restare

Emanuele Imperiali

Bocche cucite alla Gesac sulla trattativa per la vendita dell'aeroporto di Capodichino. Mentre in ambienti vicini a Vito Gamberale non si nega che ci sia un interesse del Fondo italiano per le Infrastrutture per lo scalo napoletano, ma, ci tengono a specificare, così come per tutti gli altri aeroporti italiani di seconda fascia. Allo stesso tempo si lascia intendere che si tratta di un dossier complesso, che deve essere studiato e analizzato a fondo, e quindi ogni ipotesi di conclusione dell'affare richiede inevitabilmente tempi lunghi.

Su un punto, però, il management di F2i è molto esplicito: è vero che si tratta di un fondo privato, anche se nel suo azionariato c'è una partecipazione della Cassa depositi e prestiti, ma le operazioni che porta a termine non sono mai del tipo «mordi e fuggi». Nel senso che il Fondo italiano per le Infrastrutture guidato da Gamberale agisce sempre in un'ottica di lungo periodo, da un minimo di dodici a un massimo di quindici anni, tenendo conto della durata di vita della stessa F2i. Per cui non si muove come un «venture capital», il cui obiettivo, nella stragrande maggioranza dei casi, è

acquistare un'azienda in difficoltà di mercato a un prezzo stracciato, risanarla attraverso drastiche riduzioni dei costi, a cominciare da quello del personale, per poi rivenderla al fine di lucrare sulla plusvalenza acquisita dal bene. Il Fondo infrastrutture, invece, quando entra nell'azionariato di una società, ha come obiettivo il rafforzamento della stessa e punta a dare maggiore stabilità al capitale, garantendo un'ottica di investimento non a breve, ma in chiave di sviluppo aziendale.

È proprio ciò che serve allo scalo di Capodichino, dove da oggi al 2012 è già stato programmato un massiccio flusso di investimenti, in particolare per riconfigurare le aree commerciali, ampliare ulteriormente l'area arrivi, estendere l'area partenze con la realizzazione di due «bridges», creare un parcheggio multipiano, migliorare la viabilità esterna di accesso all'aeroporto, ristrutturare il piazzale per gli aeromobili. Investimenti in infrastrutture che si vanno ad aggiungere ai tanti già realizzati negli ultimi dodici anni, per complessivi 210 milioni di euro. Dei quali 118 sono stati autofinanziati e oltre 90 sono stati coperti con risorse pubbliche, di cui 66 facendo ricorso ai fondi europei 2007-2013 dello specifico Programma operativo nazionale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

